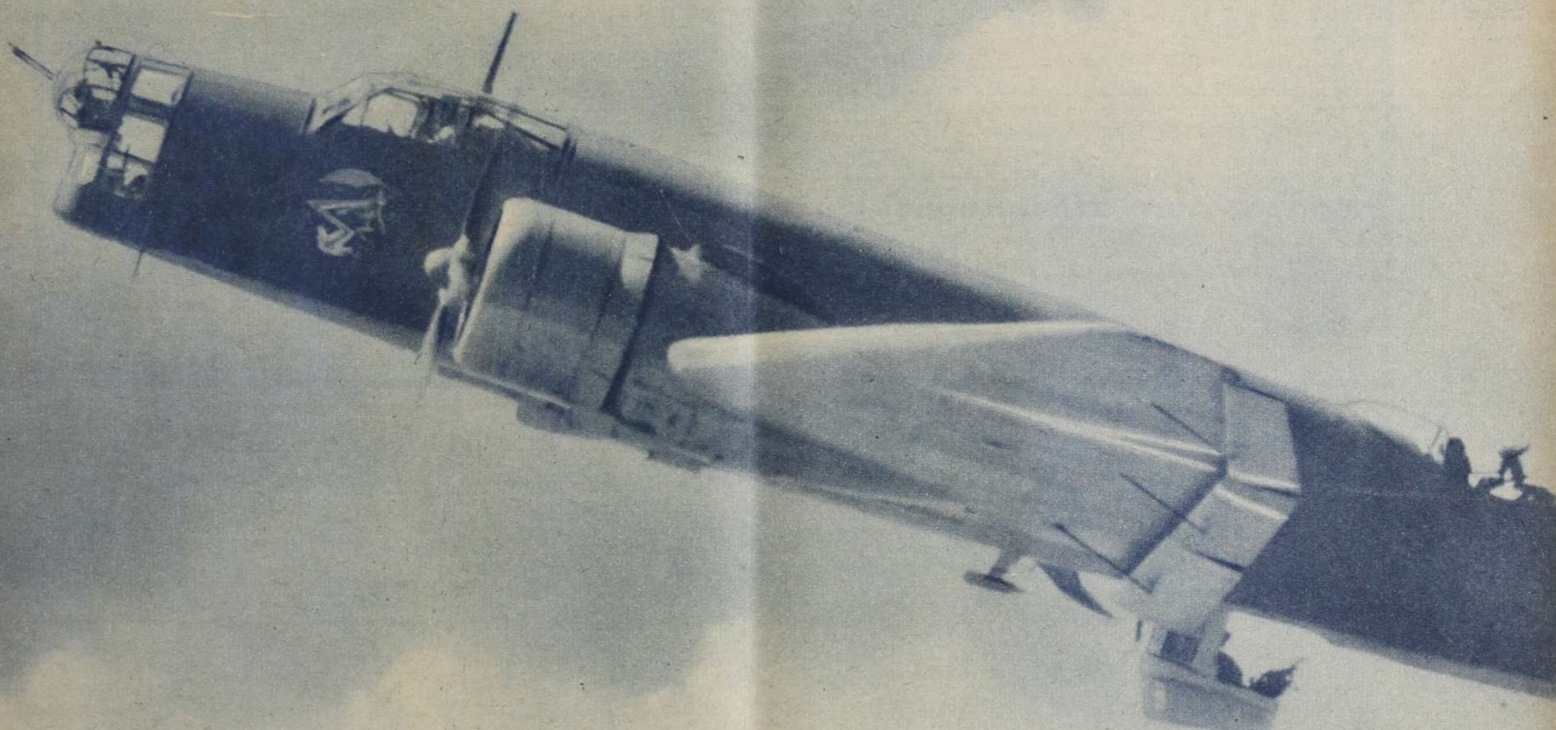
MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL
1941 OKTÓBER 1. (19.) SZÁM





Magyar bombázógép

ÁRA 50 FILLÉR

Országos Repülőmodel Verseny

A Magyar Aero Szövetség közli, hogy

1941. évi XIX. Országos Repülőmodel Versenyét október hó 5. és október hó 12-én tartja meg az alanti elosztásban:

1. Október hó 5-én:

Budapest-Rákosmezőn, gumimotoros és mechanikai motoros repülőmodelek versenye kézi és földi indítással.

2. Október hó 12-én:

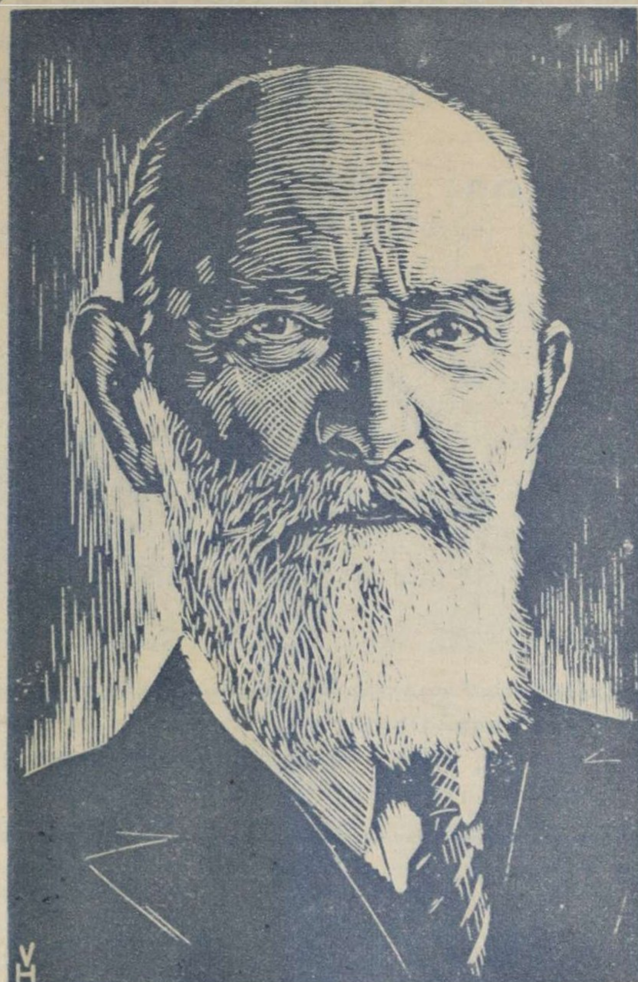
Budapest-Rákosmezőn, vitorlázórepülőmodelek versenye valamely magas indítási móddal.

A repülőmodelverseny tájékoztatója és versenyszabályzat a

Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V., Vigadó-utca 2. szám V. emelet. Telefon: 381-559, 386-145 és 183-320)

írásbeli, telefoni vagy személyes kérelemre díjmentesen kapható.





BOSCH RÓBERT

1861 — 1941

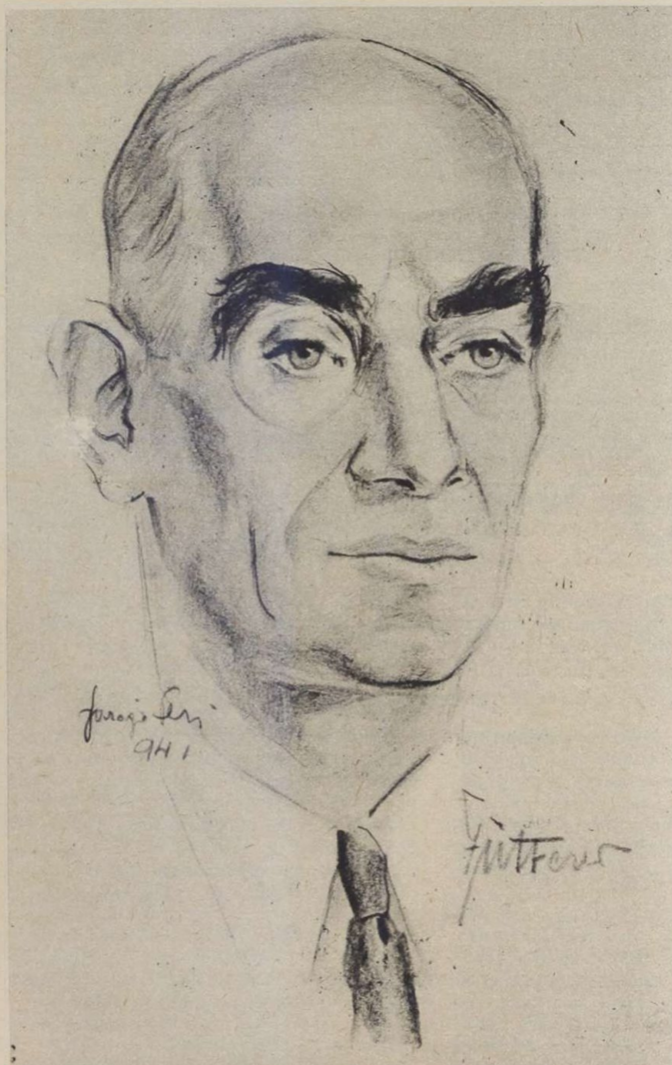
Dr. ing. Robert Bosch 1941 szeptember 23-án 80 éves. 25 éves korában mint kézmüvesmester alapította 1886-ban Stuttgartban egy segéddel és egy tanonccal finom mechanikai és elektrotechnikai mühelyét. Ebből fejlődött a technika valóban nagy mesterének és geniális közgazdának nagy tudása révén a Robert Bosch G. m. b. H., ez a világhírü vállalat, amely ma a munkások és tisztviselők tízezreit foglalkoztatja. A 80 éves Bosch ma is töretlen energiával áll vállalatának élén.

Fizessen elő
a
MAGYAR SZÁRNYAKRA

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 19. SZÁM * BUDAPEST, 1941 OKTÓBER 1

FÜTTERER HERIBERT ezredes, német légügyi attasé:

„A most folyó háború eseményei mutatják, mennyire szükség volt az ütőképes, korszerűen felszerelt légierőkre"



Az úriutcai követségi palota egyik elsőemeleti tágas szobájában találunk rá Fütterer Heribert ezredesre, a budapesti német követség légügyi attaséjára. A katonás egyszerűséggel berendezett helyiség egyik falán a III. Birodalom vezérének és Göring Hermann-nak, a német légierő főparancsnokának fényképe díszlik. A többi falat térképkárpit borítja, szemléltetően mutatva az új Európáért folyó gigászi harc egyes hadszíntereit. A térképtengert néhány helyen egy-egy képsziget váltja fel, köztük van ízléses keretben Varsányi főhadnagy művészi, a nyugati arcvonal egy repülőjelenetét ábrázoló nagykivitelű rajza, főszerkesztőnk szívesen fogadott ajándéka.

Az íróasztalon Göring birodalmi tábornagy fényképe mellett különböző repülőgépmodelek és az ezekből kombinált hamutartók mutatják, hogy repülő dolgozik rajta. Síkja egyébként üres, jeléül annak, hogy az ügyek halogatása itt ismeretlen fogalom.

Az ablakon beszüremlő fény ráverődik Fütterer ezredes rokonszenves, a katonát már az első pillanatban eláruló arcára. Cigarettájának füstjét nézve, nyugodt, tárgyilagos hangon kezd el beszélni:

— *A magyar és a német repülők közti hagyományos jóbajtársi viszony keletkezése* — mondja — *még a világháborús időkre nyúlik vissza. A két ország repülői már abban az időben, amikor a katonai repülés tulajdonképpen még hőskorát élte, vállvetve harcoltak a közös ellenségek ellen. A világháború közösen megvívott harcai teremtették meg a magyar és német repülők között kialakult, kölcsönös megbecsülésen alapuló repülőszellemet, amely mindkét ország fiainál egyet jelentett: a Hazát szolgálni minden áron.*

— *A versaillesi és trianoni parancsbékék azonban megsemmisítették a két ország, Európa egét még a harc legutolsó napjaiban is uraló légi erejét. Egyet azonban nem pusztíthattak el. Nem pusztíthatták el a legendás repülőszellemet, mely parancsoló szükségként követelte az annyira hőn óhajtott szárnyakat. A két úgynevezett békeszerződés bilincseinek széttörése után fáradságos, éjt nappallá tévő munka nyomán újból talpra állt a két ország légi ereje. A most folyó háború eseményei mutatják, mennyire szükség volt az ütőképes, korszerűen felszerelt légierőkre.*

— *A művelt világot elpusztítással fenyegető bolsevizmus elleni harc, amely az új Európáért is folyik, ismét egy táborba szólította a két baráti nemzet repülő bajtársait. A keleti arcvonal tűz- és vaspokolában a magyar és német repülők derekasan kiveszik részüket a harcból. Az ukrajnai arcvonalszakaszon küzdő fiatal magyar légierő katonáit a harc első napja óta a hagyományos támadószellem hatja át. Harckészségük és küzdenitudásuk minden dicséretet megérdemel. Csak a legnagyobb elismerés hangján lehet róluk beszélni.*

Amikor elbúcsúzunk Fütterer ezredes légügyi attasétól, úgy érezzük, hogy benne a magyar repülés igazi barátját ismertük meg.

Berlin közelében lelőtt angol bombázó

LÉGIHÁBORÚ 1941 szept. 12-től szept. 30-ig

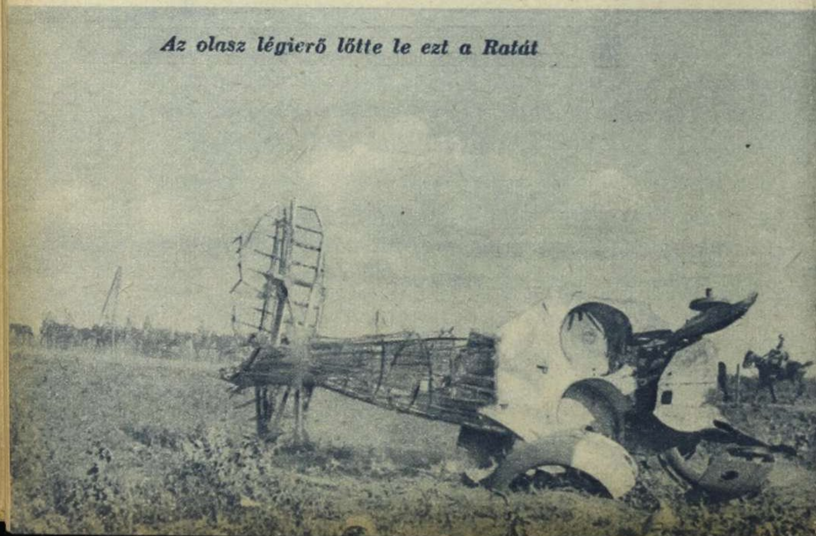
A keleti hadiesemények szeptember második felében két nagy bekerítő hadművelet sikeres befejezése köré csoportosulnak. Az első bekerítő csata az arcvonal északi részén *az Ilmen tó és a Valdaj magaslatok* környékén folyt le. A szovjet itt a *Szentpétervár* körül egyre jobban erősödő néme ostromzár déli szárnyába akar éket verni. Az eredmény: három bevetett szovjet hadsereg teljes megsemmisítése, összesen több mint hatvanezer fogoly és igen sok hadianyag. A német légierő alacsony és zuhanótámadásokkal jelentősen közreműködöt először az ellenség hátsó összeköttetéseinek megsemmisítésében, majd a bekerített ellenség ellenálló erejének megtörésében. Ennek a győzelmes ütközetnek következményei még nem bontakoztak ki teljesen. Nemcsak Leningrad támadásának zavartalan folytatása vált lehetővé, hanem a német előretörés irányából következtetve, *Kalininon* át *Moszkva* veszélyeztetése is megerősödött.

Jelentőségében, arányaiban és méreteiben sokkal nagyobb vol az a megsemmisítő hadművelet, amit majd a *kievi* csata címén fogunk a hadtörténelemben tanítani.

A német véderő főparancsnokságnak szeptember 13-án a Gomel környékétől délkelet és a Kremjencsugból a Dnyeperen át északkele irányba előretörő hadseregei *Prileckinál* és a *Szula* folyó keleti partján találkoztak s ezzel a világ eddig legnagyobb bekerítő hadműveletét végrehajtották.

Kiev—Konotop—Kremjencsug három szögben, amelyiknek mindegyik szára több mint 250 km, a déli szovjet-hadseregcsoportnak igen jelentős, legalább 50 hadosztályra becsült zömét kerítették be a *Bock* és *Rundstaadt* féle német hadseregek egységei. A kezdetben 380.000-es fogolylétszám állandóan nő és meg fogja haladni jóval a félmilliót. A zsákmányolt és megsemmisíte t harckocsi és tüzérségi anyag mennyisége is azt igazolja, hogy a szovjet déli szá ny olyan vereséget szenvedett, ami a legnagyobb az eddigi keleti háborúban. A Feketetengertől egész a Dnyeper—Derma összefolyásáig (Kievtől É.-ra) terjedő Budjenni féle déli szovje arcvonal omlott össze és megnyilt az út a széles Dnyeper leküzdése után tovább keletre, a szovjet egyik legfontosabb iparvidékének szívébe, a *Donyec* és *Don* közére.

A német és szövetséges légierők közreműködése ebben a világraszóló győzelemben először a bekeríteni szándékolt szovjet erők elszigetelésére irányult. Száznál öbb katonavonat megsemmisítése, állandó bombatámadások a legfontosabb vasúti csomópontok ellen, ahol a vasúti szerelvények nagy számban torlódtak össze, megakadályozta, hogy erősítések érkezzenek és veszélyeztessék a külső íven északról és délről egymás


Az olasz légierő lőtte le ezt a Ratát


Egy stukabomba által eltalált harcikocsi

A LÉGITÁMADÁSOK HATÁSA SZOVJET-FÖLDÖN

Odessza bombázása

Fontos vasútvonalat szakították meg a stukák bombái

felé haladó német bekerítő seregek oldalát. A bezárt szovjet seregek elleni állandó zuhanótámadások még sokkal nagyobb méretben fokozták a zűrzavart, mint az 1939-ben, a kutnoi bekerítésnél a lengyelországi hadjáratban történt. A bekerített szovjet hadseregek megsemmisítése még nem ért véget, de a kétségbeesett kitörési kísérletek megismétlődése ellenére sorsuk megpecsételődött. A német gyűrű ellen kívülről intézett támadások ereje is gyengül és úgylátszik a Donec vidék fontosabb városainak védelmére sem rendelkezik a szovjet elegendő tartalékkal, nemhogy a kievi katlanban vergődő, nagyrészt magasabb vezetők nélkül maradt csapatainak sorsán tudna segíteni.

A kievi csata befejezője a szovjet elleni háború harmadik hónapjának és a mozgóhadműveletek friss erővel való továbbvitelét jelenti az orosz és angol hadijelentések propaganda hazudozásaival szemben. A kedvező őszi idő, a megrendült déli szovjet szárny ellen a Dnyeper—Azovi tenger és Volga közti hatalmas területen még nagy német hadműveleteket tesz lehetővé. A Dnyeper keleti könyökétől *Rosztov* 350, a Volga melletti Sztalingrád pedig 700 km-re van. Szovjet területen, ahol a védelem vízrendszerekre támaszkodik, egyes folyók átlépése jelentette az előnyomulási szakaszokat. A Dnyeper és Deszna átlépése, az északi tó- és mocsárvidéken való átjutás a Pripjet mocsarak keleti végének elhagyása után a német seregek olyan területekre nyomultak elő, ahol a német közlések megállapításai szerint a tó-, mocsár- és folyamrendszerek összefüggősége jelentősen kisebb. A gyengülő szovjet védelem délen, a Don vagy Volga folyók partján fog-e megkapaszkodni, a Kaukázus megvédését hol fogja Wavell elhatározni, ma még nem látni. De ha a német légierők alanyai a Don innenső partján is lesznek, a Kaukázus északi oldala már a német repülők ellenőrzése alá kerül, ami az iráni összeköttetés jelentőségét alaposan csökkenti.

A charkovkörnyéki repülőgép- és motorgyárakat már nemcsak a német bombázók, hanem a nehéztüzérség is veszélyezteti. A rosztowkörnyéki kőolajfinomítók telepei és a kaukázusi olajvezeték végén levő nagy tárolók elleni légitámadások már megindulhattak és ezzel a szovjet üzemanyagellátás zavarai is megkezdődnek.

A német légierő a Balti- és Fekete-tengeren állomásozó szovjet flotta ellen is megkezdte döntő támadásait. A Finn-öbölbe szorult szovjet hadihajók csaknem valamennyi nagyobb egysége ellen voltak már eredményes német légitámadások és ugyanez történt a Krímből kelet felé menekülő szovjet hajók ellen is. A belső tengereken a légierő fölénye ezeknél a támadásoknál a legszembetűnőbb a haditengerészettel szemben. A számban elegendő erős kronstadti szovjet flotta meg sem kísérelte a kitörést az öbölből és ott várja elkerülhetetlen sorsát. A Fekete-tengeren Krímből a kaukázusi kikötőkbe húznak az orosz hajók a német zuhanó támadások elől.

Szentpétervár ostroma a zuhanóbombázó repülőalakulatok erélyes támogatásával folyik és az erődítési övezetben szívósan küzdik előre magukat a német csapatok.

A bolsevizmus elleni — az eddigi legnagyobb légiháború — első tíz hetének



Észak-Afrikába lőszeranyagutánpótlás érkezik

német veszteségeiről nemrég adott ki jelentést a német véderőfőparancsnokság, miután az ellenséges sajtóban, mind a német légi, mind a földi veszteségekről a legvadabb híreket terjesztették. A 10.250 gépes szovjet veszteséggel szemben ugyanezen időszakban 750 német gép veszett el. Bármilyen fájdalmas is minden egyes gép és minden egyes gép személyzetének elvesztése, mégis tizennégyszer kisebb, mint a Szovjeté, tehát még kedvezőbb, mint a lengyelekkel szemben volt. A szovjet légihaderő nagy tömegeivel szemben kivívott kezdeti sikerek óriási előnyeit már behozni az ellenség nem tudja. Állandóan gyengül. A szeptember 20. és 25. közötti hat nap alatt például 407 gépet vesztett a Szovjet. Bizonyára a nagy saját veszteség ellensúlyozására költ olyan híreket, hogy a németek például a 21-i harcokban 137 gépet vesztettek, holott ugyanekkor a német gépek közül összesen 9 nem tért vissza.

A szovjet légierő veszedelmes gyengülését jelenti egyes angol kötelékek — főleg felderítők és vadászok — megjelenése az arcvonal északi szakaszán és az a hír, hogy Anglia lemond a Szovjet javára az Egyesült Államokból most szállításra kerülő repülőgépekről és ilyen módon 200—400 géppel erősödne havonta a Szovjet. Az új gépekhez azonban személyzet is kell, ezek átképzése, ismerve a szovjet repülőszemélyzet átlagos képességeit, pár hónapot legalább jelent. A bolsevikiek oldalán küzdő angol repülők ereje, angol hírek szerint, egy dandár. A szentpétervári körzetben levő repülőgép- és motorgyárak után most a Charkov melletti öt nagy üzem esik ki a termelésből. Miután a Moszkva—Tula környékiek már számos német repülőtámadást szenvedtek át, azok gyártási képessége kétséges. Maradnának az Ural környéki és az állítólag Szibériában kiépítés alatt álló repülőüzemek, ezek legfontosabb nyersanyagai azonban nagyrészt a német támadás eddigi és további sikerei következtében elvesznek. *Harckocsi és repülőgép, az a két hadieszköz, amiben a Szovjet a legerősebbnek hitte magát pár hónappal ezelőtt*, ezekkel akarta lehengerelni és földig lerombolni Európát. Most annyi sincs belőle, ami saját védekezésének eredményességéhez szükséges. A szovjet haditengerészet is dicstelenül kezd kimúlni a Balti- és Fekete-tengeren, szinte csodálatos, hogy nincs még arról hír, hogy repülőgépek és tankok ellenében az angol a szovjet flotta maradékát, főleg a búvárhajókat, igényli, mert erre viszont neki van nagy szüksége az atlanti csatában, ami egyáltalán nem úgy alakul, ahogy ő remélte.

*

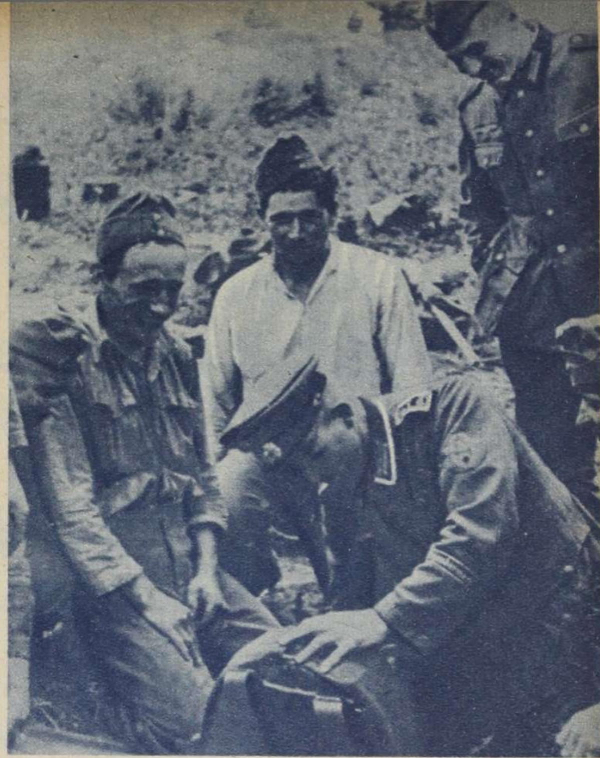
Az angol szigetország felé induló hajókaravánokat a nyári idő alatt, amikor a felderítők is könnyebben ismerik fel magasból a búvárhajókat, inkább a német bombázórepülők támadták és pusztították. A repülőgépek által elsüllyesztett hajók százaléka nagyobb lett, mint a búvárhajóharc által elért eredmény. Nosza lett nagy vita és sok értekezés az angol és amerikai sajtóban, aminek során tényként megállapították: a búvárhajóharc elleni eredményes védekezés meghozta az eredményt. Most csak még ezt kell egy kicsit fokozni és az atlanti csatát, az utánpót-

Német tengerészeti tüzérség hozta le ezt az angol éjszakai bombázót





Elpusztítják a városokat a vörösök



Német-magyar fegyverbarátság

lás csatáját megnyerték, mert Angliába, Afrikába mindig több és több hadianyag és élelmiszer fut be.

Szeptember eleje óta azután nem várt változás következett be. A német búvárhajók rajokban támadva, egyik hajókaravánt a másik után küldik a tenger fenekére. Egyszer Afrika nyugati partjain, egyszer Izlandnál, majd Portugália magasságában süllyednek el 80—160.000 tonna súlyú hajókaravánok és emellett a német légierő is elsülyleszt egyes hajókat, sőt a karavánok elleni támadásoknál együtt működik a búvárhajókkal. A szeptemberi eredmény több, mint hatszázezer tonna és mire a ködös, esős őszi hetek jönnek, amik a búvárhajók harcát veszélytelenebbé teszik, újra felugrik a hajóveszteség a régi szintre, de lehet, hogy meg is haladja majd azt. A napokon át kísért és támadott hajókaravánok közül volt olyan, ahol csak egy hajó maradt meg hírvivőnek, vagy a kísérő rombolók futottak be egyedül angol kikötőbe. de hadianyag, gépek, élelmiszer, amire Angliában tulajdonképpen vártak, az már nem.

Az atlanti óceáni forgalom nem a vizen, hanem a levegőben fokozódik. Miután az Egyesült Államok a clipperforgalommal az óceán északi felén konkurrens nélkül maradtak, most a déli részen is berendezkednek. Afrika nyugati partján levő Freetown kikötőnél nagy repülőbázist létesítenek és Brazilia felől Afrika—Irán felé létesítenek légi összeköttetést.

Amíg Anglia reményei a szovjet fronton és a tengeren is őszi színekben hervadni kezdenek, a nyugati fronton a »non stop« offenzívát, Közel-Keleten pedig a sovány iráni diplomáciai és katonai eredményt próbálja kiszélesíteni.

A Németország elleni angol légitámadások már hetek óta egyensúlyban vannak az Anglia elleni német bombatámadásokkal. Itt jelentős eredményt elérni nem tud az angol légierő és rengeteg gépet veszít. Három hónap alatt június 22—szeptember 22. között kereken 1400 angol gépet lőttek le a német vadászok és földi légvédelem. Az eredményről, amit az angolok ezzel szemben elértek, tudjuk, hogy igen csekély. A német légifölény a tengerpartok mentén töretlen és minden angol légi vállalkozás súlyos áldozatokat jelent.

*

Az egyiptomi határon és Tobruk körül csatározás, felderítő vállalkozások folynak erős légi tevékenységgel. Olasz és német repülők súlyos bombatámadásokkal gyengítik a fontos angol katonai célokat és minden új tábor, előrenyomuló gépkocsioszlop, hajókaraván ellen támadnak. Az angolok fontos kikötői és a tripoliszi olasz kikötők ellen is számos légitámadás mutatja, hogy mindkét részről az Észak-Afrikában egymással szemben álló, támadásra készülő erők utánpótlását igyekeznek nehézzé tenni. A Szicilia és Szardinia ellen végzett egyes gépekkel végrehajtott légitámadásoknak inkább nyugtalanító célja van. Olasz repülők angol hajókaravánokat bombáztak eredményesen, sőt rohamnaszádokkal bejutottak Gibraltár kikötőjébe is és itt négy hajót elsülyesztettek. Az angol híradás csak négy nappal később vallotta be a fényes olasz vállalkozást, ami Anglia legjobban védett kikötője ellen olyan eredményes volt.

A diplomáciai tevékenység középpontjában *Bulgária, Törökország, Finnország* és *Japán* áll. Az angol politika már számol a Szovjet fokozódó bajaival és ezért új hadszínteret keres, új szövetségest akar a tengelyhatalmak ellen beugratni. Bolgár-török ellentét szításával a németeket akarja zavarni és saját Közel-Keleten összevont, egyesek szerint félmilliónál erősebb, a birodalom minden részéből összeállított Wavell hadseregét akarja eredményesen valahol felhasználni. Válasz hat Kaukázus, Törökország és Egyiptom között, az előző a legvalószínűbb a német seregek déli térnyerése folytán. Törökország szilárdan kitart semlegessége mellett. Megbizható hírei vannak a Szovjetről, nem akar annak sorsában osztozni.

A finnek kiugratása a háborúból, béke angol és USA közvetítéssel a Szovjettel csúfos kudarcot vallott. A finnek elérték a Fehér tengert, eszük ágában sincs erről a természetes új határról visszamenni oda, ahol voltak.

Japánt az Egyesült Államok hosszan nyúló tárgyalásokkal igyekeztek az orosz és egyéb kérdésben szilárd elhatározásának módosítására bírni. A hármas egyezmény egyéves évfordulójának alkalmával tett japán kormánynyilatkozat minden amerikai ábrándot és kívánságot keresztülhúzott. A világ újjárendezése a hármasegyezményhez csatlakozott összes államok együttműködésével tovább halad a cél felé.

B. T.

Hatalmas gépkocsipark jutott a németek kezére


Tomor százados hűséges gépével

EGY MAGYAR VADÁSZ-SZÁZAD HARCI NAPLÓJA A SZOVJET ARCVONALON

Tizenhét győzelmi rovás van a Tomor-század gépein — „A kőr ász" századjelvényhez nagyszerűen illenek a győzelmi rovások

Szovjet-harctér, szeptember hó.

Ma hatvannegyedszer repültünk a bolsevista ellenség fölött, ennyi hadirepülés már értékes tapasztalatokkal jár a korszerű légi hadviselést illetően. Rövid, tárgyilagos mondatokban így lehet összefoglalni ezeket a tapasztalatokat:

1. A bevetési parancsokat feltétlenül végre kell hajtani.

2. A feladatot a lehető legokosabban kell végrehajtanunk, így kerüljük el a veszteségeket!

3. Az ellenfélnek megverve kell elkotródnia, nekünk pedig győztesen kell visszatérnünk!

Becsülettel betartottuk mind a három parancsot:

Harc nincs romantika nélkül, bármilyen bevetési parancs érkezik, ez az első gondolatunk:

— *Fogok-e magamnak ma legalább egy Ratát?*

Az a legnagyszerűbb pillanat, amikor hazaérünk a repülőtér fölé és megbillegtethetjük a *Cr. 42*-eseket. Hű, de jó légigyőzelem után hazarepülni! Levágunk a repülőtér fölé, billeg a gép velünk, odalent már látják bajtársaink, hogy sikerült kifogni az újabb légigyőzelmet s amikor a győztes kiszáll a gépből, *ott tolong körülötte az egész század, mindenki elsőnek akarja hallani, hogyan is történt a győzelmes légiharc?*

Nagyszerű teljesítmények külön jutalmazása, hogy az érkezőt kétvállra kapják, körülhordozzák. Az se utolsó öröm, amikor nagy segédlettel *felfestik vadászgépjeink függőleges vezérsíkjára a győzelmet jelentő újabb fehér rovást a szovjet-csillaggal...*

Lesöpörjük egy orosz hadihajóról a matrózokat

Parancsot kaptunk, hogy *hallgattassunk el egy orosz hadihajót a Bug-folyón.* Ez az orosz hajó messze behatolt a tengerről a Bugba, igen kellemetlen oldaltüzet zúdított a *Nikolajev* felől előnyomuló szövetséges német csapatokra.

Alacsony bombatámadásra indult egy felderítő gépünk a hajó ellen, nekünk géppuskatüzünkkel kellett közreműködni a hajó elhallgattatásában.

Ölveczky Ferenc zászlós, századunk egyik — a sok közül ugyancsak — rámenős vadászrepülője kapta a parancsot a támadás végrehajtására. Kemény munkát végzett és sikerült elérnie a kívánt eredményt:

Ölveczky zászlós gépével a Bug magas partjai által födve közelítette meg a hajót, amelynek helyét már pontosan ismerte. A Bug-folyó ágyába a torkolattól 100 kilométerre is felnyomul a tenger vize és a folyó ágyát tengerszerűen kiszélesíti. Ez az orosz hadihajó a Bug széles víztükrén merészkedett előre.

Ölveczky zászlósunk szinte araszra repült el a Bug partját szegélyező fák fölött, kihasználta a terep fedezését. Sikerült észrevétlenül megközelítenie a hajót, hirtelen felrántotta gépét és 500 méter magasságból lezuhanva *tíz méter magasban zúgott el a meglepett hadihajó fölött. A fedélzet minden talpalatnyi helyét végigszórta nehéz géppuskáinak lövedékeivel.* A meglepett bolsevista tengerészek egy része vízbeugrált, másrészük ott pusztult, eszeveszett riadtsággal igyekeztek menekülni a veszedelmes tűzgépeink elől. Egy-két lövés dördült csak el a hajóról, percekkel később *az ellenséges hadihajó beszüntette tüzelését és eloldalgott.*

Új hadifeladat: a vadász-felderítés

A felderítés nem tartozik a vadászok tennivalói közé, mégis megtörténik, hogy az erős vadászerőkkel és sok légvédelmi tüzérséggel megvédett, feltétlenül felderítendő pontokat kell meglátogatnunk. Ilyen feladat volt *a Fekete-tenger* partján lévő *Cherson* város repülőtereinek kikutatása.

Századunkból egy raj indult útnak *Tomor* százados, századparancsnok vezetésével *Kun* Miklós zászlós és *Göcsey* Lajos szakaszvezető szálltak fel.

Eget-földet elsötétítő viharokkal kellett útközben megküzdeniök. 500 méteren lógtak a viharfelhők. A raj alászorult és még meg sem érkezett a város fölé, máris *körül volt fogva légvédelmi gránátok öszintén utált fekete robbanófelhőivel.* A sötét csataképet kellemesen tarkították a légvédelmi gépágyúk nyomjelző lövedékeinek világító csíkjai.

A raj a nagy zene »láttára« — mert a hangot alig halljuk — megkezdte a táncot, jobbra-balra, le-fel fickándoztak gépeink, hogy megnehezítsék a pontos célzást. *Tomor* százados gyorsan lerögzítette a repülőtér helyét és körülményeit, azután már bele is húztak a gépek a felhőbe. Átmentek a viharon és a felhők felett gyülekeztek. Mégcsak a feladat felét oldották meg, mert azt is meg kellett állapítani, hogy *a város túlsó végén, a Dnyeper partján mi a helyzet a következő repülőtéren?*

Messzebb, keleten a *Dnyeper* felett véget ért a viharfront, a raj erre a felhők alá bújt és a második szovjet repülőteret ellenkező irányból közelítette meg. A bolsevista ellenfél elvesztette szem elől a három fürge magyar vadászgépet, vagy ha újabb látogatásra gondolt, azt nyugati irányból várta.

És a Tomor-raj kelet felől vágott le a második megtalált repülőtérre. Üres volt, mert a rajta lévő *Ratákat* felzavarták a magyar raj megsemmisítésére. A repülőtéri szovjet légvédelem nem ismerte fel a 42-eseket, eleinte azt hitték, hogy a felküldött *Raták* jönnek vissza. Csak akkor kezdtek pokoli hangversenybe ágyúikkal, amikor *a raj lecsapott és a repülőtéren található célpontokat jólülő sorozatokkal végigsöpörte.* Mindez pillanatok alatt történt.

A támadás után, amelynek nyomán tüzek gyultak, a raj felvágott a levegőbe, jó darabig benne maradt hazafelé tartva, elkerülte a légvédelmi tüzet és a felhők fölött kóválygó fölösszámú *Rata*-gépeket.

Ugyancsak eredményes felderítés volt, amikor *Seres* Albert hadnagy *Saporoshie* fölött *35 percen át repült utolérhetetlen ügyességgel a legerősebb légvédelmi tűzben, hogy a város körül kellemetlenkedő hét bolsevista üteg helyét pontosan megállapítsa.* A pokol minden ördöge elszabadult, ahogy *Seres* gépét lőtték, hadnagyunk találat nélkül ért haza, jelentése nyomán tüzérségünk egykettőre kifüstölte a hét üteget.


Képek a Tomor-század életéből

Dnyepropetrovszk is megismeri a magyar vadászok ütőerejét

Dnyepropetrovszk lesz az a bolsevista város, amelynek nevével kapcsolatban ugyancsak eredményes légiharcokra gondolhat mindig jogos büszkeséggel vissza a *Tomor-század:*

Két nap alatt hatszor repültek gépeink a híres szovjet ipari centrum fölé, a feladat az volt, hogy a szövetséges német csapatok hídfőképzésének nehéz harcait az ellenség támadó légitevékenységével szemben megoltalmazzuk.

Az első nap Seres Albert hadnagyunk raja öt légigyőzelmet hozott haza!

Alig érkezett be a raj az oltalmazandó légkörbe, máris rajtakapott három *Ratát* mélyen maga alatt, amint szövetségeseink fölé repültek. *Nyomban lecsaptak rájuk a magassági fölény legteljesebb kihasználásával.* Az egyik *Rata* idejében kereket oldott, a másik kettő nem menekülhetett. A Raták nem értenek a fordulóharchoz, az a vörös gép, amelyet *Seres* hadnagyunk kiválasztott magának, széles nagy ívben igyekezett visszafelé fordulni. *Rajrezetőnk rárepült, átvágta az ivet és addig lötte és szorította a föld felé, amíg az az előbb még büszke Rata egy fasor fába ütődött és pozdorjává zúzódott a földön.*

A másik *Ratát Szőnyi* és *Baranyai* zászlósok támadták meg, Szőnyi az ellenség belső ívébe került, *az ő nyomjelző lövései vágták el jobban a vörös repülő útját.* Gépe is, lövései is egyre közelebb kerültek a Ratához, a benne ülő annyira elvesztette a fejét, hogy már azt sem tudta, mihez kapkodjon. Egy pillanat multán *közelről nyelte Szőnyi géppuskáinak sok szép fehér foszforcsíkját, egyszer csak orra állt, belezuhant az alul elterülő falu házai közé.*

Most *Baranyai* zászlós következett:

Amint *Szőnyi* gépe lezuhant, felhúzta gépét és a maga ellenfele után nézett. Közvetlen szembe talált egy *Ratát*, egyenesen szembe fordult vele és most a legnagyobb idegerőt követelő rövid tüzpárbaj kezdődött, a két, egymással éppen szemberepülő ellenfél egyszerre lőtte egymást.

Lélegzet-elállítóan izgalmas pillanatok voltak. A szembepárbaj eldöntetlenül végződött, Baranyai felrántotta gépét és – több Rata között találta magát!

Átlövik az olajtankot, az olajvezetéket, a pilóta megsérül

Itt csak a jobb repülőtudás segíthet. Elszánt és ügyes fordulóharccal maga körül külső ívben tartotta ellenfeleit, amikor lövéshez juthatott, *nyomban lőtt,* közben egész sereg szerencsés találatot kapott. *Olajvezetékét és olajtartályát átlőtték, egy robbanólövedék repeszdarabjától megsebesült a lábán, de* még messze volt attól, hogy harcképtelen legyen. Keményen kitartott mindaddig, amíg a győzelmes légiharcok után felszabadult *Seres* hadnagy és *Szőnyi* zászlós kívülről rátámadhattak a körben kavargó *Ratákra. Másodpercekbe alig telt, két Ratát kilőttek a támadógyűrűből.*

Most jutott *Baranyai* zászlós időhöz. Kiválasztott magának egy Ratát, amely éppen előtte akart fordulóváltással kivágódni a körből.

Szinte hallanai lehetett a gépmennydörgésben és a gépfegyverek ropogásában, amint Baranyai zászlós felkiált:

— *Hohó! Fordulóváltás?...*

Ennél szebb figurát egyetlen vadászrepülő sem kívánhat magának. Az a legjobb és legnyugodtabb pillanat a célzott lövésre, amikor az ellenfél előttünk akar fordulót váltani. Ki is használta az alkalmat, beleeresztett a megriadt Ratába néhány sorozatot, *a foszforcsikok elvesztek a vöröscsillagos gépben, egy pillanat: sárgás füst csap ki belőle, a füst egyre vastagabb, tömöttebb, feketébb lesz, két perc múltán már égve zuhan le a bolsevista gép a Samara-folyó árterületébe.*

Baranyai zászlós meg hazafelé indul az átlőtt olajtankkal, ellőtt olajvezetékkel, *egy csepp olaj sem volt gépében, amikor támaszpontunkon földet ért.*

A vállraemelés elmaradt, óvatosan és nagy gyengédséggel szedtük le Baranyai zászlósról a bőrruhát, amelynek szára tele volt alvadt vérrel. Szerencsére csontot nem ért a szilánk. A sebet kimostuk, fertőtlenítettük, bekötöttük, *a zászlós másnap új légigyőzelmet szerezhetett.*

Szobránczi törzsőrmester bravúrja

Ujszászy György főhadnagyunk raja indult *Szénássy* Ferenc zászlóssal és *vitéz Szobránczi* Sándor törzsőrmesterrel oltalmazásra másnap.

Portyázás közben *Szobránczi* észreveszi, hogy *a földön alatta repülőgép árnyéka fut.* Szovjet vadászgép száguldott nagy sebességgel alattunk, nem vette észre a magyar vadászgépeket és az egyik jólrejtett bolsevista hadirepülőtér felé siklott, hogy *leszálljon.*

Óramű pontossággal történt a többi.

Szobránczi törzsőrmester figyelmeztető nyomjelző sorzatot lőtt ki géppuskáiból, a raj másik két tagja utána eredt. Pompás fogás volt, mert *a repülőtéren szépszámú Rata-társaság rejtőzködött.* Filmezni kellett volna azt az ijedt kapkodást, ahogy motorjaikat igyekeztek megindítani, de elkéstek vele. *Vitéz Szobránczi* őrmester magáénak tekintette a leszállni igyekezett szovjet vadászrepülőt, *elkapta, lelőtte...* A felszálló *Raták* nem voltak képesek lábra kapni, rajunk olyan lendületben volt. Másfél percbe nem telt, *Ujszászy főhadnagy két Ratát lőtt le, vitéz Szobránczi őrmester két, Szénássy zászlós pedig egy légigyőzelemmel szaporította a kör ászos Tomor-század győzelmi sorozatát.*



Ujjongó lelkesedéssel fogadtuk a gépeket, harsány diadaléljenzés zúgott fel, amikor láttuk, hogy *mind a három gép billegve jelzi, hogy nem jöttek »üres kézzel« haza.*

Még két *Rata* került aznap a győzelmi rovásra: *Seres és Baranyai zászlósok kilőttek egy-egy Ratát két szovjet Martin-bombázó díszkíséretéből.*

A vadászat új gyönyörűsége: az alacsonytámadás

A következő napok a vadászfeladatok új gyönyörűségét, az alacsonytámadást hozták.

A számban és erőben nagy túlsúlyban lévő, de minőségben, harcikedvben, rámenősségben mélyen alattunk lévő bolsevista ellenség erős csapatösszevonásait kellett tűzhengerünkkel földhöz vernünk a következő napokban.

Századunk kilenc géppel indult az első alacsonytámadásra.

Hadicselünk az volt ez alkalomból, hogy nagy magasságból derítettük fel előbb az ellenség hálás hadicéljait, jól megjegyeztük helyeiket, azután olyan messzire elrepültünk, ahol az ellenség már nem láthatott bennünket. Bizonyosan azt hitték, hogy sikerült észrevétleneknek maradniok.

A nagy távolságban a lehető legalacsonyabbra ereszkedett kilenc gépünk mennydörgő motorral száguldott a célok felé. *Valósággal ragadtunk a földhöz és mikor a célok közvetlen közelébe értünk, a kilenc gép egyszerre ágaskodott orrával, azután levágott és széles vonalban söpörte végig sűrű géppuskatűzzel a meglepett, kapkodó ellenséget. Ütegeket, páncéljárműveket, gyalogcsapatokat vertünk földhöz, ágyúk, gépkocsik, harcikocsik borultak fel, amint hirtelen oldalt rántották őket, hogy menekülhessenek az útról. Óriási kavarodás támadt odalent.*

Négy nappal később saját csapatainkat kellett támogatnunk alacsonytámadással.

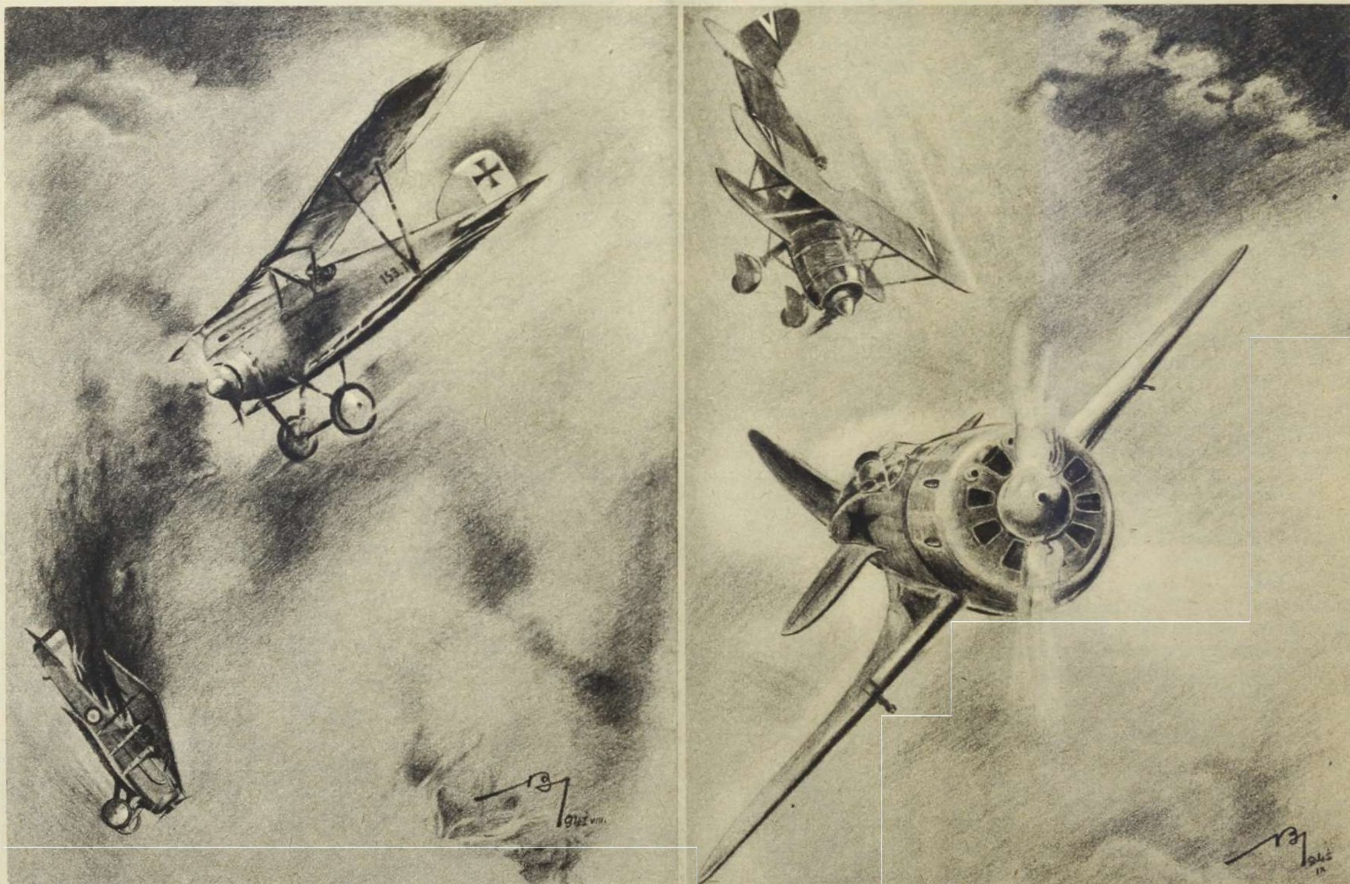
A szovjet csapatok *Saporoshie* város mellett hajnalban átkelést kíséreltek meg a *Dnyeperen.* Kiadós nagy falat volt számunkra szétverni ezt a támadást.

Négy gépünk indult útra, messze elkerült a céltól, szinte ráfeküdt a Dnyeper tükrére, a vízfelülethez simulva közelítette meg az ellenséget.

Nehéz, de kedvező volt a terep az ellenség számára, a szovjet-csapatokat egy közbeeső sziget védte saját csapataink tüzétől. Tömör, kiadós, kövér célok kerültek géppuskáink elé a szigeten túl: a folyóág egyik partján az áthajózásra váró, a másik parton, a szigeten pedig már áthajózott szovjet gyalogság állt gyanútlan zárt tömegekben. Köztük a vizen, az áthajózást védő ladikok közlekedtek. Széles vonalban támadva már messziről lőttük a hálás célokat, *négy vadászgépünk nyolc géppuskája okádta a halált, kaszálta a két parton álló tömeget, de bőven kijutott a csónakoknak is, amelyekből vad pánikban ugráltak ki a bolsevisták a vízbe.* Pillanatok multán már csak hátizsákok és szerelvények maradtak a csónakokban. Egy-két észnél maradt bolsevista puszta golyója elsüvített ugyan négy gépünk mellett, de semmi kárt nem tettek bennünk. Szétvertük a támadást és a négy gép hazatérte után nevetnünk kellett, amikor elmondották bajtársaink azt az eszeveszett ijedtséget, ahogy a szétriadt, megtizedelt orosz tömeg *a szigeti partoldal magas homlokfalába akarta fúrni magát, hogy meneküljön golyóink elől.*

Rövid pihenő következett, amelyben valamennyiünknek jólesett az a meleghangú üdvözlő távirat, amelyet *von Kleist* német vezérezredes küldött a magyar gyorshadtest parancsnoka útján századunkhoz a győzelmes közreműködésről. Az esett legjobban, hogy hatalmas szövetségesünk előtt öregbíthettük a magyar légierő becsületét. Eddig 17 légigyőzelem rovásjelét írtuk fel gépeink vezérsíkjára. *A kör ász századjelvényhez igen jól illenek a győzelem kis fehér csíkjai.*

VADÁSZ-HARC



Huszonöt évvel ezelőtt ... *...és most a vörösökkel*

A KORMÁNYZÓ ÚR ŐFŐMÉLTÓSÁGA

legfelsőbb elhatározásával **a szovjet elleni hadműveletek** alkalmából a m. kir. honvéd Légierők tagjai részére — a hadműveletek kezdetétől 1941 szeptember hó 15. napjáig — sorrendben az alábbi

HADIKITÜNTETÉSEKET adományozta:

A Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon a kardokkal:

vitéz nemes ditrói OROSZ BÉLA alezredesnek

»Dícsérő Elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett újólag tudtul adassék«:

Pottyondy László főhadnagynak.

»Dícsérő Elismerése a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett tudtul adassék«:

vitéz nemes nemespodhrágyi PODHRADSZKY ANDOR alezredesnek,
VITÁN BÉLA,
GULDEN GYÖRGY,
vitéz SZOBRÁNCZI ALADÁR és
SOMORJAI JÓZSEF századosoknak,
IRÁNYI PÁL és
vitéz VÁMOS GYŐZŐ hadnagyoknak,
nemes nagy-iványi FEKETE GYÖRGY,
nemes FÜLÖP ISTVÁN századosoknak,
gróf ORSSICH NÁNDOR tart. zászlósnak,
nemes csabacsüdi DÓKUS ISTVÁN századosnak,
KAYSER GYULA II. főhadnagynak,
SZEMES ISTVÁN és
vitéz POTTYONDY GUSZTÁV századosoknak,
NÉMETH ENDRE hadnagynak.

»Dícsérő Elismerése a hadiszalag egyidejű adományozása mellett tudtul adassék«:

VÁRKONYI LÁSZLÓ vk. századosnak.

A Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Érmet:

a hősi halált halt NÉBLI ANTAL szakaszvezetőnek és
VADAS KÁROLY tsz. szakaszvezetőnek.

A Magyar Kis Ezüst Vitézségi Érmet:

BAJCSY ENDRE tsz. szakaszvezetőnek,
vitéz KERTÉSZ ÁRPÁD ht. őrmesternek és
BÁRÁNY JÓZSEF szakaszvezetőnek.

A Magyar Bronz Érdemérmet a hadiszalagon:

LASZÁK MIHÁLY ht. őrmesternek,
KŐHALMI ISTVÁN ht. törzsőrmesternek,
INCZE GYULA és
ÁRNYAS BÉLA ht. őrmestereknek,
DÉKÁNY LÁSZLÓ tart. tizedesnek,
MADÁR FERENC tart. őrvezetőnek és
BÖDÖR LÁSZLÓ ht. törzsőrmesternek.


A repülőtér parancsnoka kiosztja a díjakat


Katonai előkelőségek az ünnepségen

REPÜLŐ SPORTBEMUTATÓ VOLT SZÉKESFEHÉRVÁRON

Országos bajnokságokat nyertek a székesfehérvári sportoló repülő katonák

(Jánosy felvételei)

Székesfehérvár katonai és polgári előkelőségei, ötezerfőnyi lelkes közönség, — jórészük a repülésért rajongo fiatalság — két és fél órán keresztül csodálták azt a soktekintetben újszerű és mintaszerű sportbemutatót, amelyet a székesfehérvár-sóstói repülőtérparancsnokság rendezett a fehérvári *ARAK* sporttelepén.

Székesfehérvár *a magyar katonai repülés műszaki alma matere.* Az ország minden repülőalakulatától kiválasztott legkiválóbbak itt tanulják minden gyakorlati és elméleti részletében a műszaki, rádiós, időjelzés, lövész, fényképész repülő-tudást. Évenát folyik az oktatás (egyik-másik ágáról már részletes beszámolót írtunk korábban a *Magyar Szárnyakban*) és a válogatott növendéksereg fizikai erőállapotát is *a legkorszerűbb torna- és versenyzőrendszerrel fejlesztik.*

A repülőtéri sportélet számokban messze maga mögött hagyja sok neves sportegyesület eredményeit. Minden növendék a néki legjobban tetsző és legmegfelelőbb sportágat választja, így van *atletikájuk, labdarugásuk, úsznak, vívnak, asztali teniszben versengenek, öttusa versenyt vívnak, síelnek, teniszeznek, szer- és talajtornáznak.* Egyedül az atletika *897 főt foglalkoztat!*

A sport nemes vetélkedése nem ismer különbségeket, *együtt gyakorlatoznak és versenyeznek tisztek, altisztek, legénységiek.* Több sportág házi versenyénél előfordult, hogy az első egy szakaszvezető, második a parancsnok százados, harmadik egy tizedes, negyedik egy főhadnagy és így tovább... A repülőbajtársiasság tiszta szelleme eredményezte, hogy a székesfehérvári repülő sportélet a következő országos eredményeket érte el eddig:

1940/41-ben 466 versenyző 24 versenyen vett részt. *Megnyertek 14 országos, 6 kerületi, 3 helyőrségi és egy házi versenyt.*


A repülők lelkes sportvezetője


A »stúdió«

Három lövész-versenyző belekerült az országos válogatott keretbe és egy közülük a pisztolylövésben *beállította az országos csúcseredményt.*

Magyarország tavalyi céllövőpisztoly bajnokságát székesfehérvári repülő nyerte, a hadipisztoly-verseny második helyezettje is fehérvári repülő-versenyző lett. Budapest bajnokságában a székesfehérvári repülőcsapat a B. hadipuskaversenyben *megszerezte a bajnokságot*, a K.-csoport egyéni versenyben az *első helyet.*

Az egész esztendei vetélkedés után *bemutató sportversenyt* rendeztek most a fehérvári *ARAK-pályán* és olyan sportműsorral lepték meg az ötezernél jóval nagyobb közönséget, hogy percekig zúgott utána a tapsförgeteg.

Kissgyöray Lajos százados, a fehérvári repülősportélet megteremtője és lankadatlan szorgalmú kifejlesztője, rövid bevezető beszédet mondott a mikrofón előtt, aztán villámgyors sportbemutatók következtek:

Jöttek a *labdarugók.* csoportosan és folyamatosan mutatták be edzési rendszerüket. Színes, mozgalmas kép volt a nagy pálya. Itt fejelő-iskolát mutattak, amott a labdavezetés magasiskoláját. Gyors egymásutánban pergették futva a labdarugó repülők a földbevert akadálycölöpök körül a labdát válogatott tehetséggel.

Lövészek jöttek, pergőtűzként csörrent, durrogott a céllövőfegyver. Külön vidámság volt, amikor labdacélpontokra céloztak és hangos pukkanással semmisültek meg a célfalra felerősített labdák.

Atlétikai edzésbemutató: *ugrás, futás, szökellés, izommelegítő gyakorlatok gyors egymásutánban.* Rengeteg izmos,

Díjak tömege vár kiosztásra



A légierők zenekara

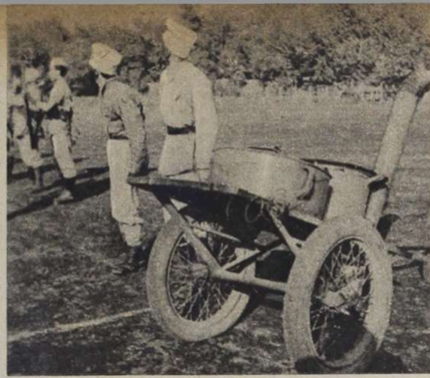


A jókedvű nézőközönség



Díjak





»Az amerikaiak« bemutatója az ünnepség alatt

könnyedmozgású, finomtechnikájú atléta tömegszemléje. A néző azt sem tudja, a pálya melyik csoportját figyelje.

Szabadgyakorlatok: a mozgások kifinomult összhangja volt ez a bemutató. Harmonikusan összetett gyakorlatok sora következett változatos sorrendben. Egy mozdulatnyi gépszerűség nincs a látványos tömegsportban, erő, finomság, határtalan sportszeretet, folyamatos gyakorlatozások kifinomult csúcseredménye a szabadgyakorlat-szemle.

Akár a többi: szertornában és talajtornában olyan tornaművészetet mutattak be a székesfehérvári sportoló repülők, hogy *nemzetközi versenyek színvona át érték el.* Nyujtón, korláton, a kéz és láb minden erőügyességét felső fokon igénybevevő talajtornában a látványok sorozata következett. Géppuskaszerűen csattogtak a fényképezőgépek, hogy a nagyszerű látnivaló egyes részeit megörökíthessék.

A jókedvet játékos tornászügyességgel találták fel bőségesen:

A hangszóró végigkonferálta a bemutatót, azután *rádióhireket* közvetített, a többek között azt, hogy *»Amerika belépett a világháborúba«*. Már jöttek is a sporttér sarkáról az *»Európába bevonuló«* jenkibakák. Szóról-szóra úgy, ahogyan az Ujvilág rágógumis ifjúsága szeretné a katonaságot: Pipa, szivar a szájukban felvonulás közben, sportkatona gúnyát hordanak s minden fegyverfogást — visszájáról, olyan kényelmesen és langyosan végeznek, hogy lassított filmnek is gyors volna.

— *Pihenj!* — dörög az »amerikai« vezényszó.

Nagynehezen földet ér a puska agya és a jenkihadsereg — *rátámaszkodik pihenően a puskacsőre.*

Persze: *a szakácsok fakanállal tisztelegnek...*

Harsog a nevetés, fokozódik, amikor a hangszóró elsorolja, hogyan kell a szépnemnek elsorolni a repülőkatonára váró feladatokat.

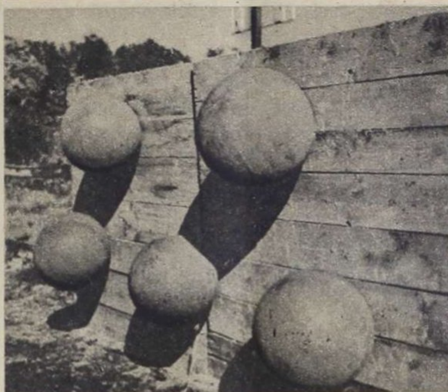
Azt mondja a hangszóró, hogy:

— *...tíz centire süvítettem el a földtől, azután fölrántottam a gépet, orra állítottam s rá a repülőtérre!... Még a parancsnokom hajaszála is égnek állt ennyi »vagányság« láttára.*

Míg a hangszóró ezt meséli, ott andalog hölgyével a nagyotmondó repülőkatona és a valóság jelenik meg nyomában:

Hordót gurít a repülőtéren a repülőkatona, ha éppen ez a dolga, ahelyett, hogy megfagyasztaná a vért a nézőkben.

Felharsan a nevetés a szellemes jelenet láttára, azután kiderül, hogy a »lenézett« hordógurítás is sport, *váltó-stafétává alakították át.* Üzemanyaggal teli hordót pontosan, másodpercre, centiméterre oda és akkor guritani, amikor



Az áldozati ballonok



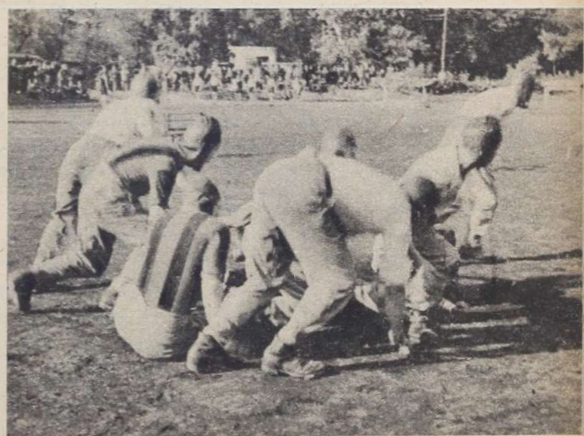
Céllövészet!



A repülő »helyőrség«

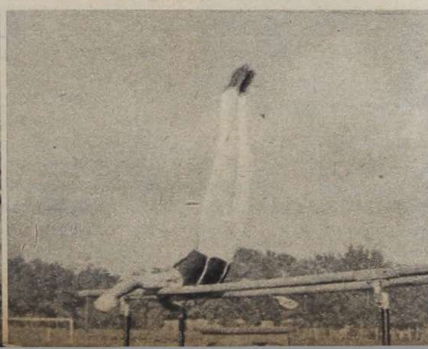


A diákközönségnek tetszik a bemutató

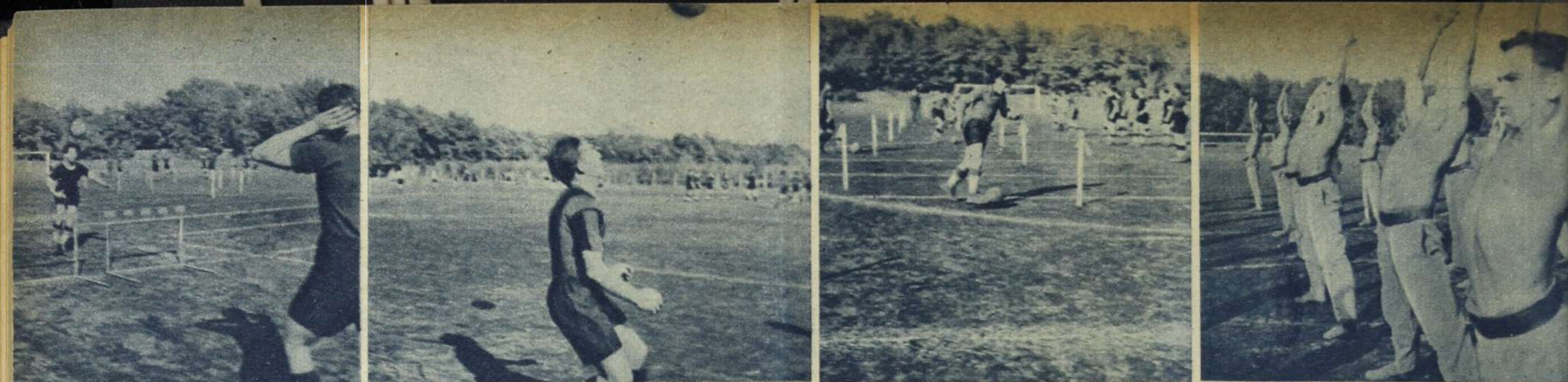


Rugby

Bemutatók az edzésről





Edzés a sportágakban

kell, csak az tudja, mit jelent, *aki ismeri az üzemanyagellátás vastörvényeit a légi hadviselésben.*

Mi volt még? *Rugbymérkőzés* túltelítve izgalommal, *tréfás hölgyverseny*, egész sereg látnivaló. A tréfákba beleszőtték a műszaki kiképzőszázad tréfacsinálójainak legjobbját is, aki mikrofón előtt olyan tőrőlmetszetten utánozta *Pluhár* István rádióriportját egy képzelt labdarugómérkőzésről, hogy *összes utánzóit messze maga mögött hagyta.*



Álom! —

A magyar katonai repülőképzés magasrendűségét szolgálta ez a sportbemutató, sportrészét úgy, ahogy van a kifinomult tömegsport-kultúra mintarészének kellene felhasználni.

Díjkiosztás zárta le a bemutatót, *Czapáry* Zoltán alezredes osztotta ki a száznál jóval több díjat, amelyet a repülőtér sportolói egész éven át megszereztek, kiérdemeltek — tisztek, altisztek, legénység együttesen — az országos versenyekig felérő nemes vetélkedésben. *Czapáry* alezredes és *Kissgyörgy* százados sportszeretete és segítő munkája eredményezte, hogy a székesfehérvári sportoló repülők *példaadóan szép eredményeket értek el országos viszonylatban*

(—)



— *és valóság!*

Beszélnek a repülőujságírók

A *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* minden lehető támogatást megadott ahhoz, hogy az *Országos Magyar Sajtókamara* repülő alosztályának tagjai a repülőalapi kiképző kereteknél elsajátíthassák a repülés tudományát. Az idén négy ujságíró tanult meg repülni: *László* István, a *MTI* belső munkatársa, *Csontó* Menyhért, a *Függetlenség* munkatársa, *Kádár* Gyula, a Magyarság munkatársa és *vitéz Szabó* István, a *8 Órai Ujság* munkatársa, *László* a pécsi keretnél, *Csontó* a debreceninél, *Kádár* a marosvásárhelyinél, és *vitéz Szabó* a kassainál tanult meg repülni. Most a ferihegyi repülőtéren végzik vizsga előtti utolsó gyakorló repüléseiket a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület*, a *Beszkár*, és a *BSE* repülőalapi kereteinél. Valamennyien *Bücker—Jungmannon* repülnek. *Már a műrepülésben is otthon vannak.*

Érdekes élményeik voltak, hogy repülő-ujságírói munkájukra milyen komolyan és szorgalmasan készülnek, bizonyítják az alábbi rövid nyilatkozatok. Egymásután így mondják el a *Magyar Szárnyaknak* az ujságíró és a repülés viszonyát:

László István:

— *»Mint repülőujságíró minden tollvonásommal a magyar repülés szent ügyét kívánom szolgálni.«*



László István

— A repülésügy rohamosan növekvő jelentősége parancsoló szükségként írja elő, hogy az ujságok hasábjain egyre több olyan cikk jelenjék meg, amely a mai idők szellemével számot vetve a nagyközönség széles rétegeiben fokozza a repülés iránt amúgy is meglévő érdeklődést. Ennek a célnak az elérése érdekében azonban olyan ujságírókra volt szükség, akik — miután maguk is repülőgépvezetők — tisztában vannak a témakörnek minden csinjával-binjával és erre a biztonságot nyújtó alapra támaszkodva írják meg cikkeiket. Ez év tavaszán azután jómagam is résztvettem a Repülőalap pécsi keretének két és félhónapos kiképzésén és a repülés készségével gazdagodva tértem vissza.

— Ezen a helyen szeretnék köszönetet mondani a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap intézőbizottságának és különösképpen *Czirmay* Zoltán százados úrnak, aki az ujságírórepülés fontosságát felismerve, jóindulatú támogatásával lehetővé tette repülővé történt kiképzésünket. De hálával mondok köszönetet *Bődy* Vilmos és *Kőszegi* Gyula főoktatóknak, akiknek bajtársiassága nagy mértékben vitte és viszi előre a magyar repüléspropaganda ügyét.

— *Mint repülőujságíró minden tollvonásommal a magyar repülés szent ügyét kívánom szolgálni. Cikkeimmel az ügy iránti szeretet tüzét szeretném meggyujtani szerte az országban* — a legkisebb magyar falvakban is, hadd tüntesse el most már végleg a hellyelközzel még mutatkozó megnemértést és közönyt. A magyar apákhoz és anyákhoz szeretném közelebb vinni a repülés ügyét, hogy a tényleges helyzetet látva, minél többen adják fiaikat a talpig férfit kívánó pályára. Ehhez a munkához kérem repülőbajtársaim jóindulatú szíves támogatását. Ha bajtársi együttmunkálkodásunk nyomán csak egyetlenegy magyar fiúval több jelentkezik repülőnek, siker koronázta, *jó munkát végeztünk.*

Csontó Menyhért:

— *»A debreceni kiképzés alatt életem legboldogabb szakát éltem át.«*



Csontó Menyhért

— A repülés már kisgyermekkorom óta izgatta lelkivilágomat. Még iskolába sem jártam, amikor már *»futószalagon«* gyártottam a farepülőgépeimet. Mint ötéves gyerek, tanuja voltam a csehek kassai, 1918-as bevonulásának és akkor láttam közelről *antant-repülőgépeket.* Bármennyire is szerelmese voltam a repülésnek, életkörülményeim nem engedték meg a repüléssel való bensőséges foglalkozást. Így azután évek folyamán végérvényesen letettem arról, hogy valamikor is repülő lehessek. Hogy most mégis repülök, ezt főleg szerkesztőségemnek köszönhetem, mert elengedtek két és félhónapra repülést tanulni.

— A debreceni kiképzés ideje alatt, mondhatom, hogy életem egyik legboldogabb szakát éltem át. Dr. *Stepper, Szántóssy* és *Petres* oktatókkal bajtársi együttérzésben repültünk nap mint nap, reggel és délután.

— Izgalmakban sem volt hiány a kiképzésem alatt. Éppen az utolsó nap történt a következő eset. Erősen felhős égboltozat volt, amikor *műrepülni szálltam fel.* Mind feljebb tornásztam magam, de a felhődarabok, melyek már ötszáz méter alatt is kergették egymást, még az ezres magasságon sem szüntek meg, sőt ezerkétszázon egy olyan sűrű felhőrétegbe kerültem, hogy *alig láttam a szárnyak végét.* Egyszerre csak észreveszem, hogy a sebességmérő mutatója hirtelen lecsökken egészen nullára... Zuhanni kezdek, — életemben először! — majd a következő pillanatban *dugóhúzóba perdülök...* A magasságom rohamosan esik — süvít a levegőáram nyitott ülésben a fejem mellett... A kezdeti rossz érzésem elmult... Próbálom kivenni a gépet zuhanásából. Még egyet perdülök, *a centrifugális erő majd kivet az ülésből.* Majd hirtelen kiesem a felhőkből.

— *Magasságom háromszáz.* És mire a gépet horizontba hozom, már alig száznyolcvan méterre repülök a terep fölött. Igen ám, de hiába próbálok ismerkedni a vidékkel. Teljesen ismeretlen rész fölött járok, *eltévedtem.*

— Fő a nyugalom. — *Stepper* főoktató szavaival élve igyekezem tájékozódni. Benzinem van elég, még két órára, *körözni kezdek...* Alattam egy vasútvonal húzódik, ennek mentén tartok észak felé. Felemelkedem egészen a már beborult égbolt alá, így elég messze elláthatok és csakugyan, amott a távolban, a ködös homályból gyárkémények tűnnek elő. Arrafelé tartok... Már látom a katonai szénaraktárt.

Végre mégis csak hazataláltam, az első izgalmas »vakrepülésemből...«

...Köszönöm a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap vezetőinek,* hogy az ujságírót hozzásegítették a repülés megismeréséhez, tudományához.

*

vitéz Szabó István:

— *»A magyar repülés magasztos ügyét kívánom szolgálni.«*



vitéz Szabó István

Brrr...! Ez nehéz dolog! Mármint ez a nyilatkozat.

Sohasem hittem, hogy a repülés, ez a fölséges és csodálatosan kellemes valóság, a maga igazán csekély és játékos »egyszerűségében«, ily könyörtelen feladat elé tudja állítani az embert, *mint aminő például az ujságbeli nyilatkozat is.* Állítom, pilóta multam alatt még nem voltam, — remélem nem is leszek — a mostanihoz hasonló *»meleg helyzetben«,* amikor is nem kisebb dologról van szó, *minthogy az ujságíró beszéljen önmagáról,* a repüléssel kapcsolatosan.

Hát ez... Ez igen kényelmetlen! Igen szorongató, sőt igen félős valami! Ijesztőn szokatlan dolog!

Mert, úgyebár — és azt hiszem ebben valamennyien egyetértünk — igazán egyszerű, egyenesen semmiség abba a százlóerős ficánkoló »ládába«, mint amilyen a Bücker is, beülni. Az ember csak pattan egyet, beköti magát... s a többi már megy is... Megy, csak úgy magától. Na, nem igaz? És ha netán, véletlenül, egykor kezdetben kissé furcsa lett volna az érzés; hát Istenem, az ember egy-kettőre megszokja, mint a kisbaba a járást.

Valóban mindez semmiség! Még csak beszélni is kár róla, oly egyszerű. És hogy ez így van, tanuul hívom *Ujváry* Laci bátyánkat, aki aztán kapitányi és kilométer-milliomosi minőségében, igazán meg szokta mondani: *milyen és mennyire egyszerű ez az egész dolog a repüléssel.* Igy van, vagy nincs így?

Ellenben nyilatkozni? Csak így kiállni a nyomtatott betűvel? Minden segítség nélkül, a nagy nyilvánosság hemzsegő repülőszakértői, remekbe szabott pilótái és a repülés telivér és egyben megszállott rajongói előtt, valami okosat, valami meglepőt mondani, — mert ez, ez a legkevesebb úgy-e, amit egy ujságírótól elvárnak? Na, nem!... Hát ezt nem! Ehhez bátorság kell!

Annyi bátorság, amennyivel már egyenesen politikus, vagy legalább is népszónok lesz az ember, nem pedig repülőriporter. Pláne a mai világban! *Ilyen és ennyi bátorsága egy repülőujságírónak, — ezt tapasztalatból tudom és mondom — egyszerűen nincs!* De ezt nem is kell tőle várni. Elég az, ha a gép, amelyikbe beleül, úgyis annyira bátor, hogy magával viszi. Szóval, ez így van, kérem.

Ezekután pedig csak még annyit, — ha esetleg ők kifelejtették volna — részemről még azért is vállaltam a repülőriporter szép és büszke feladatát, mert vele, *általánosan, a magyar repülés magasztos ügyét kívántam szolgálni. De sarkalt az az ujságírói önzés is, hogy, fájdalom, hazánkban a mostanig ismeretlen, a bizalmatlanul és mosolyogva fogadott »fajzat«, a magyar repülőujságíró létrejöjjön.*

Azonban, ha már így és ennyit »nyilatkoztam«, kérem a *Magyar Szárnyak* szerkesztőségét, adjon nekem még annyi helyet, hogy részint *a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap jeles vezetőségének, részint a 8 Órai Ujság szerkesztői vezérkarának kifejezhessem hálás köszönetem azért, hogy alkalmat nyujtottak nekem, a repülő-riporter nagyszerű alakjának, nagyszerű feladatainak és nagyszerű céljának megközelítésére.*

Ezért lettem repülőujságíró!

És hogy miért lettem pilóta?

Na, nem! Ezt önök nem kérdezhetik komolyan! Mert úgyebár azt önök is jól tudják, mi az a: — szenvedély...

*

Kádár Gyula:

— *»Minden leirt sorommal a magyar repülés hűséges művelője leszek.«*



Kádár Gyula

— A most folyó háború előtt egy alkalommal az egyik politikus azt mondotta az ismert francia írónak, hogy szerelmi regénynek írása és különféle társadalmi, vagy lélektani helyzetek rajzolgatása helyett *foglalkozzék in-*

Nem lesz többé tévedés a túraversenyeknél

A *Balatoni Sporthéttel* kapcsolatban megrendezett *Nemzeti Repülő Csillagtúra* eredményeinek kiértékelésénél megnehezítette a bírálóbizottság munkáját az a körülmény, hogy a berepült útvonalak pontos távolságát és a repülési irányt csak hosszadalmas számításokkal tudták ellenőrizni és az elért eredményeket kiértékelni. Az *Aero Szövetség* sportbizottságának legutóbbi ülésén felvetődött az az életrevaló eszme, hogy *véglegesen meg kell határozni a magyarországi repülőterek egymásközötti pontos távolságát és pontos irányát.* Az *Aero Szövetség* érintkezésbe lépett a *Térképészeti Intézettel,* az együttes munka eredményeként rövidesen hozzájuthatnak repülőink az ország feletti légiturisztikához szükséges legfontosabb adatokhoz. Nagy kényelem lesz és a további vitákat kizárja majd, ha minden távrepüléskor kéznél lesz a repülőterek egymásközötti távolságának pontos meghatározása, egyben pedig megadják azokat a kurzusokat is, amelyeken bármely magyar repülőtérről bármely magyar repülőtérre repülni kell.

Kolozsvár a magyar sportrepülés seregszemléjére készül

Október 5-én repülőnap lesz a kolozsvári repülőtéren

Kolozsváron 22 esztendeig nem látták magyar repülést. Az erdélyi részek felszabadulása után dr. *Lőrinczy* Zoltán tanár és *Hye* György gépészmérnök vezetésével a magyar cserkészrepülők megkezdhették munkájukat az ideális kolozsvári vitorlázóterepen és már régen készülődnek, hogy Mátyás király városának népe megismerhesse a magyar sportrepülés legkiválóbbjaiból alakított együttest. Most újabban maga a kolozsvári polgármester állt a mozgalom élére. Nemrégiben felkérték a *Magyar Aero Szövetséget,* hogy a háborús viszonyok ellenére is tegye lehetővé a magyar sportrepülés kolozsvári bemutatkozását és seregszemléjét.

Az Aero Szövetség a *MAV Sportegyesület* repülőosztályára bízta a kolozsvári repülőnap megrendezését, a repülőnap október 5-én lesz és a kolozsvári közönség tízezreit mozgatja meg.

A kolozsvári repülőnap helybeli rendezési munkálatait dr. *Lőrinczy* és *Hye* vezetésével a kolozsvári cserkészrepülők végzik, ők bonyolítják le a nagy tömegmozgalmat, ők gondoskodnak a gépek üzemanyagellátásáról.

A repülőnapon a *MÁV Sportegyesület repülőosztályának* gépein és repülőin kívül résztvesznek a kolozsvári repülőnapon a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, a BSE, a Beszkár* motoros repülői és vitorlázó teljesítményrepülői. A kolozsvári repülőnapon megjelenik a magyar sportrepülés vezérkara is.

kább az író a repülés ügyének népszerűsítésével. Amikor most négy ujságíró előtt alkalom nyilt, hogy repülőgép-vezetői kiképzésben részesüljön, az ujságíró a kiképzés folyamán észreveszi, hogy tényleg, *milyen nagy horderejű találmány a repülőgép.* Nemcsak a világrészek közötti távolság megrövidítésére, hanem mint azt a most folyó harcokban látjuk, *a háború eldöntésénél* is. Amikor az emberek olvasnak a zuhanóbombázókról, vagy a vadászrepülők hősi bravúrjairól, csodálatot éreznek a repülők iránt, de — nem egészen értik meg azt a munkát, vállalkozást, amit a repülő véghez visz s nem látják tisztán a repülés mibenlétét. Még ha a polgári repülést nézzük, akkor is az emberek nagy többsége idegen világ, egy más szféra felé tekint a magasban lévő repülőgépek után. Azok az emberek, akik először ülnek repülőgépbe, utasként, életük egy fontos élményére készülnek fel. Az természetes, hogy repülni, repülőgépről alátekinteni olyan érzés, amiben nagyon sok embernek ritkán van része. Ezek miatt az okok miatt könnyen érthető és könnyen célszerűnek látszik, hogy *a toll munkásai a repüléssel kapcsolatban előforduló helyzeteket jól ismerjék meg.* Olyan különböző lelkiállapotokban van része az ujságírónak a repülőkiképzés folyamán, hogy ezek a lelki hangulatok képessé teszik őt arra, hogy az olvasókkal *jobban érzékeltesse a repülés különleges helyzeteit, szépségeit, hősiességét.* Minden nép, minden nemzet fel akar készülni arra, hogy a technikának ezzel az óriási fontosságú vívmányával a nagy versenyben saját magát minél esélyesebbé tegye és előbbre vigye. Az ifjúság, de az idősebb évjáratbeliek is, lelkesedéssel, áldozatkészséggel fordul a repülés ügye felé és *a közvéleménynek tájékoztatásához elengedhetetlenül szükséges az ujságíró lelkesedése, vállalkozó szelleme.* Az ujságírók nemcsak egy érdekes és gyönyörű sport üzését kezdték meg, hanem a magyar nép jól felfogott érdekeinek szolgálatában *fontos részt kaptak a repülő kiképzéssel.* A kiképző kereteknél megismerkedtek az oktatók gondolatvilágát betöltő *repülőszellemmel* és a repülőnövendékek fiatalos készségével és hevületével. Bőven lehetne részletezni, hogy a kiképzés nekünk, ujságíróknak, a magyar sajtó fiatal munkásainak tudásban, lelkierőben mennyi gazdagodást jelent. *Őszinte és mély hálát érzünk a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap iránt.* De meleg köszönettel adózunk a kiképzőknek is, akik a mi különleges szempontjainkat figyelembe vették. Részemről köszönetet mondok *Vadas* László, *Bánhidy* Pál, *Tasnády* László főoktatóknak, *Kaiser* Pál és *Vass* Sándor oktatóknak azért a szeretetteljes, bajtársi munkáért, amellyel engem megtanítottak repülni. *Minden leirt sorommal a magyar repülés hűséges művelője leszek.*

GEHRTS ALEZREDES:

A NÉMET LÉGIHADERŐ KÉT HÁBORÚS ÉVE

A világháború után megsemmisített német légihaderő 1935 márciusában született újjá. A csendes építőmunka négy és fél éve után, szeptember harmadikán érkezett el a fiatal fegyvernem tűzpróbájának ideje és ez a tűzpróba azóta is tart. A háború megvesztegethetetlen könyörtelenséggel ítélt emberek és hadigépek fölött. Milyen ítéletet mondott a háború a német repülőgépekről, a német legénységről és a német légihaderő vezetőségéről?

A harcbavetett német repülőgépállomány a modern hadviselés minden igényének tökéletes mértékben megfelelt:

A német légihaderő sokoldalú feladatainak elvégzésére olyan repülőgépfajtákkal rendelkezik, amelyek az ellenfelek repülőgépfajtáinak értékét nagyrészükben messze felülmúlják.

A tenger és a szárazföld feletti távolfelderítést megfelelő hatótávolságú és nagy magasságok elérésére alkalmas gépek végzik; a közelfelderítés szolgálatában álló repülőgépek a legerősebb elhárítótűz ellenére is el tudják látni szolgálatukat és bombáikkal s géppuskáikkal a földön folyó harcba is eredményesen beavatkozhatnak.

A modern harcigépek egyes mintái messze az Atlanti-óceánon is felkutatják az ellenséget és nagy hatótávolságuk ellenére nehézbombákat visznek magukkal. A kisebb hatókörben működő harcigépek rendkívül erős védelmi fegyverzetükön kívül azzal tűnnek ki, hogy nagy bombarakományuk mellett igen nagy sebesség kifejtésére képesek. A munkamegosztás és sokoldalúság e tökéletes harmóniájának az a titka, hogy ha a háború folyamán valahol hiányok merültek fel, a német repülőgépipar azonnal hozzálátott a megfelelő repülőgépminták kifejlesztéséhez. Néhány újabb, még tökéletesebb fajta máris készen várja a harcbavetést.

A német előrelátás érdeme, hogy idejekorán gondoskodott olyan fajta kialakításáról, mely alkalmas egyes célok bombázására. A zuhanóbombázókkal a német légiharderő az ellenséges hatalmakkal szemben olyan előnyre tett szert, amely a szárazföldön, de különösen a tengeren elért német sikerek kivívásához lényegesen hozzájárult.

Ugyancsak a német hadvezetőség helyes ítélőképességét dicséri, hogy a vadászrepülőgépek értéke fölött folyt heves vitától nem engedte magát megtéveszteni. A német vadászoknak szemmellátható fölénye a vadászrepülés éveken át folyt gondos ápolásának az eredménye. A haditapasztalatok alapján időközben a híres német vadászrepülőgépfajták is számos célszerű változáson mentek át. A német éjjeli vadászok állandóan növekvő sikerei arra vallanak, hogy a repülőgépipar ezen a téren sem töltötte tétlenül az időt.

Rendkívüli sokoldalúságukkal tűnnek ki az ú. n. romboló-repülőgépek; ez a fajta bombavetőberendezésével és nagy tűzerejével mind a légiharcba, mind a földiharcba sokszor szólt bele döntő súllyal.

Végül meg kell még emlékezni a német légiharderő egyik cseppet sem modern, mindazonáltal kitűnő szolgálatokat tett repülőgépfajtájáról; a derék Ju 52-ről, melynek a német hadvezetőség számos, azelőtt kivihetetlennek tartott katonai feladat sikeres megoldását köszönheti.

A német repülőgépfajták eddig elért tökéletessége kezeskedik róla, hogy a német légiharderő a háború további feladatainak is meg fog felelni.

Ha ma az angolok azzal büszkélkednek, hogy a jövőben sztratoszférarepülőgépeket is harcba fognak vetni, akkor rá kell mutatnunk arra, hogy a repülésnek ezt a területét a német kutatás sem hanyagolta el és a megfelelő időpontban mind a védekezésben, mind a támadásban a német légiharderő fogja a döntő szót kimondani.

Magától értetődik, hogy a német légiharderő felszerelése a próbát minden más téren is kiállotta: a német légifegyverek, a légelhárítók műszerei és hadianyagja, a légi megfigyelők felszerelése minőségben hasonlóképpen azon a színvonalon van, amelyet a technika mai állása mellett egyáltalán el lehet érni.

A német hadvezetőség éppen így azt sem hanyagolta el, hogy e magas színvonalú gépek kezelésére tökéletesen kiképzett *emberanyagról* gondoskodjék. Aki a hadijelentéseket figyelemmel kísérte, az előtt nem lehet kétséges, hogy a német légiharderőnek viszonylag rendkívül rövid idő alatt sikerült kellő számú, elsőrangúan kiképzett kezelőszemélyzetet nevelnie.

A német repülők egyéni teljesítményei az ellenséges repülőkéivel legalább is egyenrangúak, teljesítményük átlaga pedig az ellenséges átlagot messze felülmulja.

Ezzel kapcsolatban elég arra rámutatni, hogy a német repülők a gyarmatokon is, tehát ott is kiválóan megállják helyüket, ahol az angol pilóták sokkal bőségesebb különleges tapasztalatokra hivatkozLatnak.

Ha a háború két éve után valamit végérvényes tényként könyvelhetünk el, akkor ez az, hogy a német légiharderő kiképzési rendszerével olyan alapot teremtett, melyből légi fölényét továbbra is táplálhatja.

A német légiharderő nem érhette volna el nagy sikereit, ha legfőbb irányítói már a békében nem dolgozták volna ki azokat a hadászati és harcászati irányelveket, amelyeknek helyességét a tények azóta vitathatlanná tették.

A békeidőben kipróbált, begyakorolt és szabályokba foglalt elveket a háború teljes mértékben igazolta.

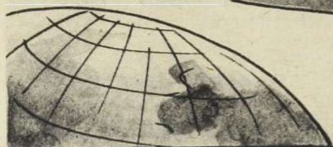
A német hadvezetőség, minden egyoldalú túlzást kerülve, pontosan lemérte az operatív légiháború és a légiharderő s hadsereg együttműködésének lehetőségeit. Ennek a gondos munkának sikerét azóta a hadjáratok egész sora igazolta. A háború képének leglényegesebb vonásait a német hadvezetés tételei rajzolták meg. A modern mozgóháború elsősorban a páncéloserők és a légiharderő együttműködésén alapszik és ennek az együttműködésnek elméleti és gyakorlati előkészítését a német légiharderő már a háború megindulása előtt elvégezte.

A német légiharderő mutatta meg először a világnak, hogy a repülőgép fölényben van a páncélerődökkel szemben és a német légiharderő vonta először a légelhárító tüzérséget földi célok ellen is harcba.

A kétéves háború áttekintését nem fejezhetjük be anélkül, hogy meg ne emlékezzünk a légiharderő legújabb fegyverneméről. Vajjon van-e fegyvernem, mely akár a vezetés példátlan merészségét, akár a legénység hősiességét nézzük is, felvehetné a versenyt az ejtőernyős csapatokkal?

A lengyel hadjárat, Norvégia gyors megszállása, a francia hadsereg megsemmisítése, a balkáni győzelem, a merész krétai vállalkozás és a vörös frontokon kivívott győzelmek sora a német haderő s vele együtt a német légiharderő fölényének kétségbevonhatatlan tanubizonyságai. *(MN)*





REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS

Három német repülőtiszt kapta meg augusztusban a tölgyfalombot a vaskereszt lovagkeresztjéhez: *Boer* hadnagy (60-ik légigyőzelme), *Hahn* százados (42-ik légigyőzelme) és *Philipp* főhadnagy (62-ik légigyőzelme alkalmából). Ezzel 83-ra nőtt a tölgyfalombbal kitüntettek száma a német hadseregben. Közülük 20-an tartoznak a légierők kötelékébe.

✱

Galland repülőalezredes és *Oesau* repülőszázados a tölgyfalombhoz megkapta a kardokat.

✱

Főző magyar származású németbirodalmi repülőszázados 20-ik légigyőzelme után lovagkeresztet kapott. Főző Bécsben született és most 31 éves.

✱

Henry Claggett tábornok, a Fülöpszigeteken állomásozó amerikai légierők parancsnoka Csungkingban és Hongkongban hivatalos látogatást tett. Azután Jávába utazott, ahol Holland-India kormányával amerikai hadianyagszállításokról folytatott tárgyalásokat.

✱

Borneo és Szumátra szigetén Holland-India légierői számára új támaszpontokat építenek.

✱

A bolgár légierők új parancsnokává *Weranow* tábornokot nevezték ki.

✱

A légitámadások következtében rokkanttá vált francia állampolgároknak nyugdíjat fognak fizetni. A nyugdíj feltétele: legalább 10%-os rokkantság.

KATONAI REPÜLÉS

Kréta megszállásakor tábori lelkészek is ugrottak le ejtőernyővel az orvosokkal együtt, hogy a német sebesültek ápolásában részt vegyenek. Két tábori lelkész hősi halált halt.

✱

A román vezérkar főnöke, amint Odessza környékén végzett repülőszemleútjáról visszatért és repülőgépéből kiszállott, elővigyázatlanságból a még mindig forgó légcsavar közelébe lépett, amely oly erős ütést mért rá, hogy azonnal szörnyet halt.

✱

11.000 darab orosz repülőgép megsemmisítését jelentette augusztus végéig a német hadvezetőség.

✱

Whitney Straight angol repülőalezredes, akinek halálhírét költötték, német fogságba került. Straight mint repülőgépszerkesztő, majd mint autóversenyző és légiforgalmi vállalati igazgató szerzett magának hírnevet.

✱

Bradbrooke, az »Aeroplane« volt belső munkatársa szintén hősi halált halt. Mind ő, mind *White* százados, a brit forgalmi pilóták szövetségének elnöke óceánrepülés közben szenvedtek repülőhalált, miközben egy-egy amerikai repülőgépet akartak az óceánon átszállítani.

✱

Lock angol százados 30-ik légi győzelme után Afrikában eltűnt. A legjobb angol pilóták közé tartozott.

✱

Süssmann német altábornagy halála. Augusztus végén közölte a nyilvánossággal a német hadvezetőség, hogy *Süssmann* altábornagy, egy német ejtőernyős alakulat parancsnoka a krétai harcokban hősi halált halt. Süssmann altábornagy 50 éves volt. Különösen kitüntette magát Norvégiában, valamint a Korinthusi-szoros bevételénél.

✱

Két német repülőezred egyenként több mint 1000—1000 repülőgépet lőtt le légiharcban. Az egyik vadászezred parancsnoka *Trautloff* őrnagy, a másiké *von Maltzahn* őrnagy.

LÉGIFORGALOM

Magyarországon a következő légiforgalmi vonalak futnak át és vannak üzemben ezidőszerint:

✱

1. *Budapest—Wien—Breslau—Berlin.* Heti három járat oda-vissza. Üzemben tartja: a *MALERT*.
2. *Berlin — Prága — Wien — Budapest—Arad—Bukarest.* Heti hat járat oda-vissza. Üzemben tartja: a német Lufthansa és a román Lares, november 30-a után a Lares helyét a *MALERT*.
3. *Berlin—Wien—Budapest—Belgrád—Szófia—Szaloniki—Athén.* Heti hat járat oda-vissza. Üzemben tartja: a német Lufthansa.
4. *Berlin—Wien—Budapest—Szófia—Istanbul.* Heti két járat oda-vissza. Üzemben tartja a német Lufthansa.
5. *Budapest—Belgrád—Velence—Milánó.* Heti hat járat oda-vissza. Üzemben tartja a *MALERT* és az olasz ALI.
6. *Budapest—Nagyvárad—Kolozsvár—Marosvásárhely.* Heti hét járat. Üzemben tartja: a *MALERT*.

✱

Villám csapott egy utasszállító repülőgépbe Havana és Camaguey között. A gép kigyulladt. A legénység és tíz utasa meghalt.

Magyarországon is előfordult már, hogy egy forgalmi repülőgépbe villám csapott, de azon csak apróbb károkat okozott.

REPÜLŐSPORT

A magyar sportrepülés vezetőinek kitüntetése. A Kormányzó Úr Ő Főméltósága a sportrepülés fejlesztése körül szerzett érdemeinek elismeréséül *Ember* Sándor országgyűlési képviselőnek a Magyar Érdemrend középkeresztjét és *Ulbrich* Hugó ny. műszaki főtanácsosnak a Magyar Érdemrend tiszti keresztjét adományozta. Azonkívül megengedte, hogy gróf *Zichy* Nándor dr. országgyűlési képviselőnek, *Kováts* Sándor BSzKRt-intézőnek és *Buzay* Árpád dr.-nak, a Weiss Manfréd repülőgép- és motorgyár cégvezetőjének elismerése tudtul adassék.

Az argentinai »Junta de Aviacion« (a haderőn kívüli repülőkiképzés szervezete) 5000 sportpilóta kiképzését tervezi.

✱

Braziliában közadakozásból 166 darab sportrepülőgépet vásároltak a sportrepülő egyesületek számára. A gépeket amerikai gyártási jog alapján Braziliában állították elő.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

A franciaországi repülőgépgyártási munkaterv végrehajtásához kevés a szakmunkás Franciaországban. Ezért szóba került, hogy 3500 német fogságban lévő repülőgépgyári szakmunkást hazaengednek Franciaországba.

✱

A Bristol »Beaufighter« elnevezésű kétmotoros angol rombolóról a következő adatokat közli az »Aeroplane«: Üres súly: 6170 kg. Üzemanyag: 1860 kg. Teljes repülősúly: 9435 kg. Felületi terhelés: 202 kg/m²; teljesítményterhelés: 3.4 kg/lóerő. Csúcsmagasság: 8800 m.

✱

A Martin B—26 mintájú kétmotoros amerikai bombázó, amelyet Amerikában »Flying Torpedo«-nak, »Repülő Torpedó«-nak, Angliában pedig »Marauder«-nek, »Martalóc«-nak neveznek, szokatlanul nagy felületi terheléssel repül. Két 1850 lóerős motor hajtja. Repülősúlya: 11.900 kg. Felületi terhelése: 244 kg/m². Teljesítményterhelése: 3.2 kg/lóerő. Egyéb teljesítményi adatok ismeretlenek.

A JU 52-ES SZÁLLÍTÓGÉPEK MINDENRE HASZNÁLHATÓK

Gyalogságot

Motorkerékpárokat



Sebesültet szállítanak



Hengerfúrógépek

MOTORTELJESÍTMÉNYEK — HADISIKEREK!

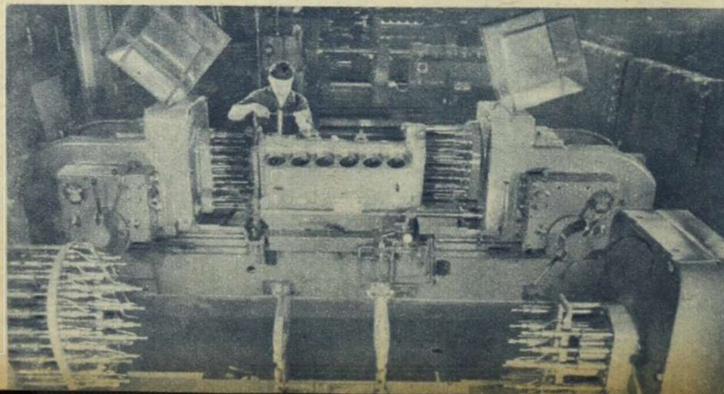
A Daimler-Benz motorok kiválóságai biztosítják a német gépek sikereit

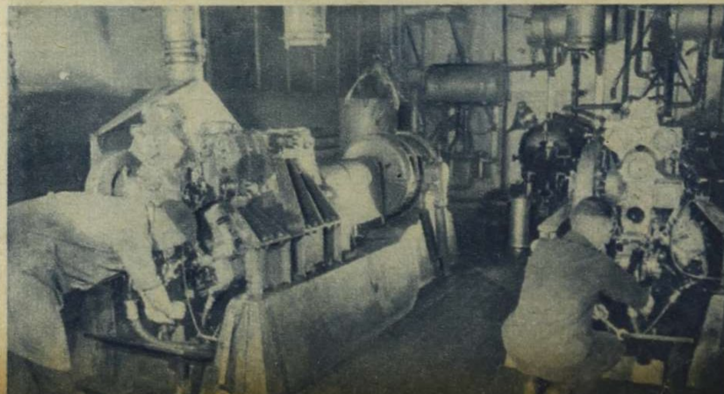
A versaillesi békeparancs, amint azt a július 1-i számunkban megjelent »Harc a repülőgépek sebességi világrekordjáért« című cikkünkben megírtuk, derékba törte a virágzó német repülőgép- és repülőgépmotorgyártást. A rendkívül fejlett német repülőipar, mely az 1914—1918-as világháborúban majdnem teljesen fedezni tudta Németország és szövetségeseinek szükségletét és amely a nagyteljesítményű repülőgépmotorok építésében úttörő munkát végzett, kénytelen volt csekély számú kis lóerejű sportrepülőgépmotorok gyártásával beérni. Az 1926-ban folytatott nemzetközi tárgyalások lehetővé tették, hogy a közben egyesült *Daimler—Benz*-művek, a részben megszüntetett korlátozások következtében nagyobb teljesítményű motorok építésének kísérletezésével foglalkozhassanak. A *Daimler—Benz*-gyár tervezőirodái és műhelyei egyelőre a kísérleti modelek egész sorát ontották, amelyekkel mindenesetre igen fontos tapasztalatok szerzésére nyilt alkalom. Habár a hatalmas munkának gyakorlati értékesítésére abban az időben vajmi kevés remény volt, a gyár mégis kötelességének tartotta, — még e mostoha viszonyok között is — hogy tradicionális elhivatottságának megfeleljen.

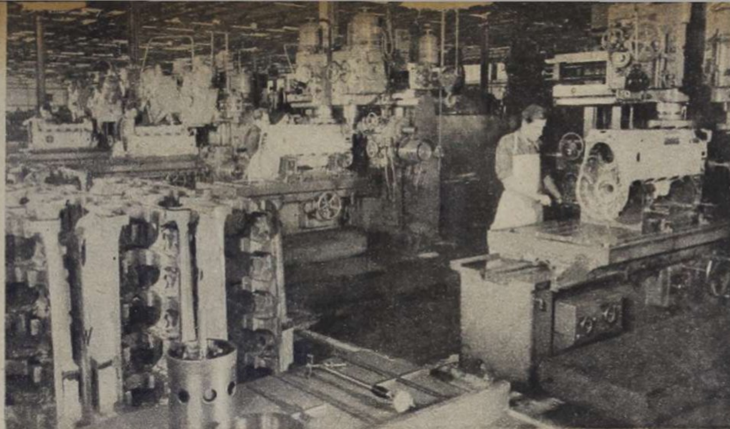
A német repülőgép- és repülőgépmotorgyártás hihetetlen fejlődése annak a szerencsés körülménynek tudható be, hogy a sárkányépítés és motorgyártás kísérletezései mindenkor párhuzamosan haladtak. Tény, hogy kimagasló repülőeredményt csak nagyteljesítményű motorral lehet elérni, de éppoly tudott dolog, hogy a legnagyobb teljesítményű motor is csak aerodinamikailag megfelelő kiképzésű sárkányba beépítve felelhet meg a tervezőszámítások alapján hozzáfűzött reményeknek.

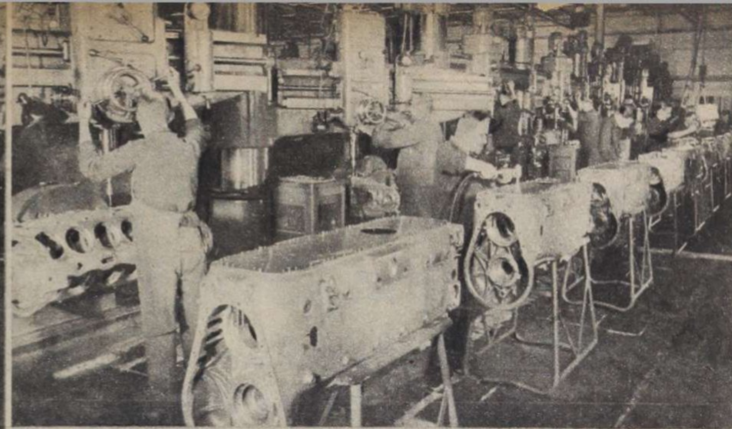
Dieterle repülőkapitánynak 1939 márciusában 12 hengeres Mercedes-Benz motorral felszerelt »He 112 U« együléses Heinkel-vadászgéppel felállított 746.6 km/óra csúcsteljesítményét, rövid egy hónap mulva sikerült Wendel repülőkapitánynak »DB 601« Mercedes-Benz-motorral felszerelt együléses Messerschmitt-vadászgéppel elért 755.11 km/óra eredménnyel túlszárnyalnia.

Mind a Heinkel, mind a Messerschmitt együléses vadászgépek szerkezeti megoldásánál a legnagyobb sebességek elérésére törekedtek. Ugyanezen elveken épültek a beszerelt »DB 601«


Blokfúrógép


Elektromos ellenőrzőberendezés





Forgattyúház megmunkálás



A DB 601-es motor a fékpadon



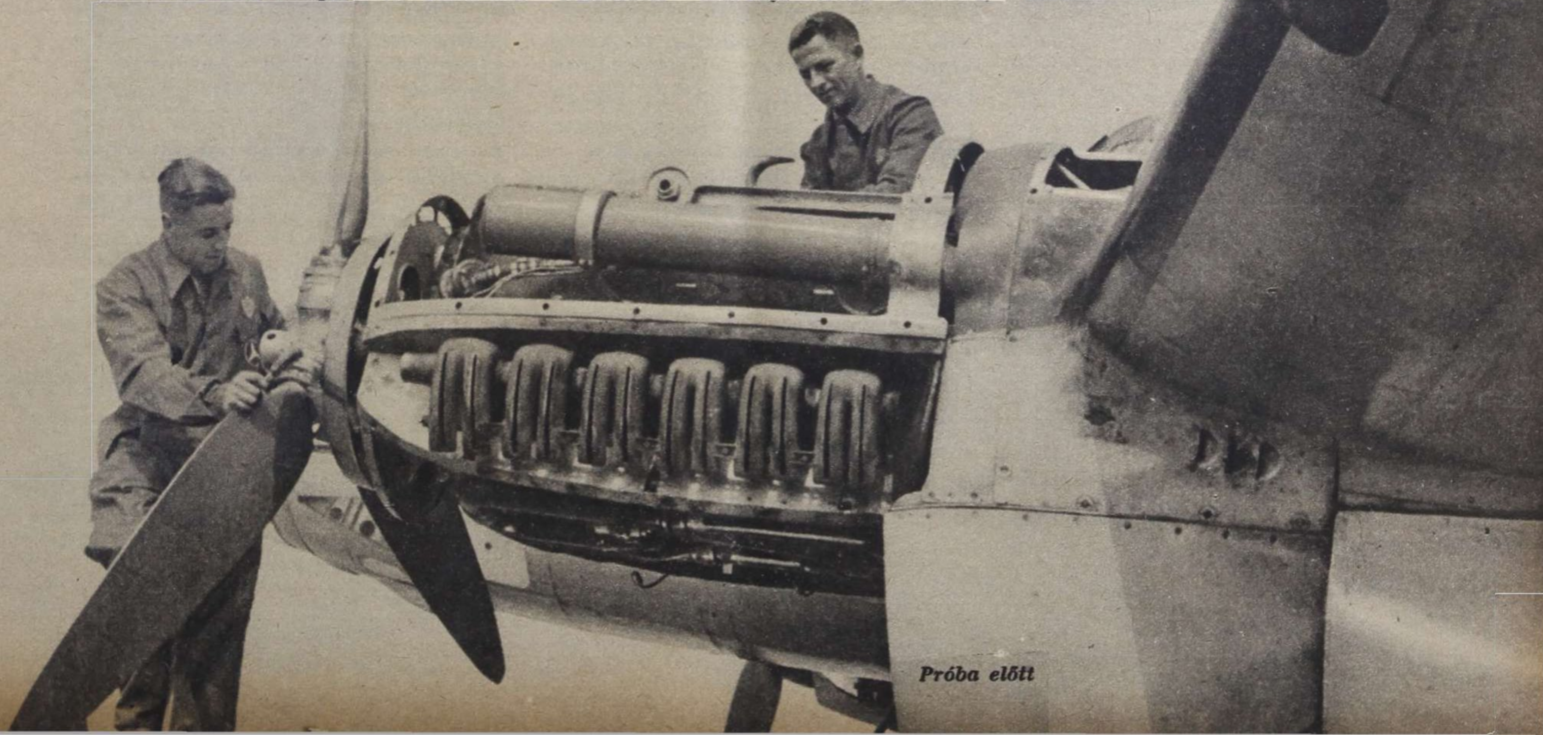
A sárkányba szerelve

Mercedes-Benz-repülőmotorok, melyek csúcsteljesítményét a gondos és áldozatot nem kímélő kísérletek következtében sikerült rendkívüli mértékben fokozni. Aerodinamikai megépítés szempontjából a »DB 601« motorok különösen kiválóaknak bizonyultak, mert nemcsak hogy a pilótaülés kiszélesítése nélkül voltak beszerelhetők az együléses vadászgépekbe, de ügyes szerkezeti megoldásuknál fogva a homlokfelület középpontjába kerülő légcsavar a legnagyobb hatásfokelérést teszi lehetővé, emellett még a legjobb kilátást biztosítva a pilótának. A modern többmotoros sárkánykonstrukcióknál a behúzható futóművek számára kiképzett tér különösen alkalmasnak bizonyult a lógóhengeres motorok beépítésére, ezáltal biztosítva az aerodinamika — tehát végeredményben teljesítmény — szempontjából oly fontos minél kisebb légellenállást.

A sorozatgyártás legmagasabb iskoláját demonstráló képeink s a külön említést érdemlő üvegházas fékpad csodaszámba menő vizsgálószerkezete, amellyel a motor minden érverését ellenőrzik, a motorgyártás oly tökéletességét biztosítják, amely egyedülálló az egész világon.

A kísérletezéseknek és a gyártás pontosságának ilyen hihetetlenül aprólékos részletekre is kiterjedő, leggondosabb ellenőrzési munkája tették lehetővé, hogy a Mercedes-Benz-motorok a mostani világháború hatalmas iramot követelő hajszájában kínálkozó ellenőrző próbákon százszázalékosan megfeleltek a tervező mérnökök és gyártásvezetők legvérmesebb reményeinek.

A békeidők lankadatlan kemény munkája meghozta gyümölcsét és ahogyan beváltak a rekordrepüléseknél, úgy most a háborúban is a Mercedes-Benz-motorokkal felszerelt bombázó-, vadász- és rombológépek ezrei nap mint nap, éjjel és nappal lenyűgözően sikeres tevékenységükkel döntő módon vesznek részt a győzelem diadalmas kiharcolásában.



Próba előtt

„A „LEVENTE II." RENDKIVUL BIZTONSÁGOS REPÜLŐTULAJDONSÁGOKKAL RENDELKEZIK"

— MONDJA FÁBIÁN ANDRÁS AZ ÚJ MAGYAR ISKOLAGÉPRŐL



Fábián András »Leventé«-je előtt

Budapest, szeptember hó.

A nagysikerű balatonkiliti repülőnapon *új tervezésű magyar gép* tűnt fel, a *»Levente II«.* A csővázas törzsű, V-duccal rögzített, felsőszárnyas, farokcsúszós jó kiállású géppel Endes Gábor főoktató mutatott be szebbnél-szebb műrepülőfigurákat és a gép felkeltette Albrecht királyi herceg figyelmét is, aki — mint emlékezetes — fel is szállt vele és a legnagyobb megelégedés hangján szólott a magyar tervezésű gépről.

Beszélgettünk Fábián Andrással, a gép tervezőjével és építőjével, aki szívesen elmondott mindent a *»Levente II«*-ről, ami a magyar repülőtársadalmat érdekelheti.

Az örökké vidám zeneszótól hangos városligeti vurstlitól egy kő hajtásnyira komoly repülőmunka folyik. Az Uhri-cég hungáriakörúti telepének repülőgépszerelő csarnokában serény munkáskezek dolgoznak az egyes keretekénél szolgált, de rendszerint a növendékekre visszavezethető okok folytán »uhri« bánásmódot igénylő Bückereken. A gyártelep udvarán találkozunk Fábián András mérnökkel. Elvonulunk a munka zajától hangos telep egy csendes zugába s a *»Levente II«* tervezője elmondja az új magyar gép létrejöttének történetét:

— A légierők parancsnoksága — mondja — 1938-ban pályázatot írt ki, amelynek egyik nyertese a *Levente* volt. Díjnyertes gépem Győrött épült meg.

— Gépem tervezésénél azok a szempontok irányítottak, amelyek egy iskolagép esetében elengedhetetlenek. Olyan gépet akartam teremteni, amely rendkívül biztos repülőtulajdonságokkal rendelkezik. Ezek fennforgása esetén a


Indul a gép

növendéket semmiféle meglepetés nem érheti. Jó látási viszonyokat kívántam biztosítani felfelé, lefelé és előre, ami egy iskolagép esetében szintén rendkívül fontos. A gépnek minden viszonylatban tehát felszállásnál, a levegőben és leszállásnál rendkívül stabilnak kell lennie, növendékekről lévén szó, még túlhúzott állapotban is a kellő biztonság elérésére kellett törekednem. A műrepülőkészség is velejárója az iskolagépnek, azonfelül pedig ne legyen hajlamos a dugóhúzóbaesésre.

— Eredeti gépem javított kiadásánál, a *»Levente II«-nél mindezeket a követelményeket sikerült elérnem.* A gépet Endes Gábor főoktató repülte be Budaörsön és a gyakorlati próbán kiderült, hogy konstrukcióm kielégítette mindazokat az igényeket, amelyeket a tervezésnél támasztottunk. Gépem javított típusának tervezési és építési munkálatait ez év elején kezdtük meg és bizony 4—5 hónap megfeszített munkájának gyümölcse. A berepült gépet most átadtuk a Repülőkísérleti Intézetnek, amely teljesítményméréseket végez rajta és minősítést ad róla.

— A »Levente II«-t az Uhri-cég a repülés iránti ügyszeretettől vezérelve építette azzal a szándékkal, hogy elkészülte után bemutatja a Légierőknek és a Repülőalapnak, mint olyan gépet, amely *rendkívül alkalmas az iskolázásra.* A »Levente II«-vel egy olyan típust akartunk a magyar repülőközvélemény elé vinni, amely amellett, hogy tiszta magyar szerkesztésű, nagy lépésekkel viszi majd előre a magyar iskolarepülés ügyét.

*

Fábián András maga is kiváló sportrepülő, hosszú és eredményes repülőéletet élt a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél* és ott tanulta meg azt az igazságot, hogy a magyar repülést elsősorban a korszerű magyar iskolagépekkel fejleszthetjük. *A »Levente II« a magyar sportrepülés egyik legismertebb művelőjének minden elméleti és gyakorlati tapasztalatát testesíti meg.*


Albrecht királyi herceg megtekinti a Leventét


A »Levente II.«-t az Uhri-cég gyártja



(3.)

— Én győztem! — halk ördögi kacajjal siklik ki az ajtón. Tolvajkulccsal bezárja, lesiet a lépcsőn és elvegyül a vendégek között.

V. FEJEZET

Sötét árnyak

Egy hét telt el azóta, hogy Katja Myrov és Szentpétery megismerkedtek. Naponta találkoztak és fáradhatatlanul járták a várost. Az asszony mindentől el volt ragadtatva. Ha a Jánoshegyről nézték a fényárban úszó várost vagy a sziget ősfái alatt sétáltak, meggyőző déssel elmondta ez a legszebb város az egész világon, pedig én már nagyon sok országot bejártam.

Usztak a Hullámfürdőben, táncoltak intim kis bárokban, hajósétát tettek a Dunán. Katja elbájoló és mindig kedves volt. Szentpétery mégsem volt megelégedve. A kávéház terraszán egy pohár jeges ital mellett elgondolkodott.

Katja semmit sem mond magáról, multjáról, vagy arról, mi hozta őt éppen Budapestre. Hiába próbált ügyesen a bizalmába férkőzni, mindig kitért a kérdések elől. Ez bántotta.

Néha olyan különös volt az asszony. Legjobb hangulatban elkomolyodott. Elrévedezve nézett a távolba és elfelejtette az ő jelenlétét. Vagy megtörtént, hogy váratlanul befordult egy mellékutcába és ilyenkor, mintha üldözők elől menekülne, arcán rémület tükröződött. Hiába faggatta, elhárította a kérdést.

Tegnap este is kint a szigeten táncoltak. Váratlanul egy úr lépett az asztalhoz és felkérte Katját. Az asszony elsápadt, reszkető szájjal mutatta be őket egymásnak és követte a férfit. Mohón figyelte őket, míg táncoltak. Az idegen hevesen beszélt. Izgatottan magyarázott. Katja ellenkezett, de később megtört az ellenállása. Lehajtotta a fejét és bólintott. Mikor visszajött az asztalhoz, rekedten kérte, menjenek haza, mert nem érzi jól magát. Az autóban csak ennyit suttogott:

— Ne kérdezzen semmit, én olyan szerencsétlen vagyok.

Azután mult héten a Halászbástyán. Egy kis púpos kéregető furakodott a közelükbe és idegen nyelven, amit ő nem értett, motyogott valamit. Katja összerezzent és elejtette a táskáját. Ő lehajolt, hogy a kidőlt tartalmát összeszedje, akkor egy kis papírlap került a kezébe. Neki úgy rémlett, tervrajz vagy térkép. Az asszony gyorsan kivette a kezéből. Nem láthatta pontosan és zavartan nevetett. Azzal ütötte el a kérdését, hogy megpróbálta lerajzolni a főváros útvonalait.

És az a váratlan titokzatos utazás... Mikor a megbeszélt időben a Hungáriában kereste, egy levelet adott át a portás.

— Néhány napra vidékre utaztam, ha megérkeztem, értesítem. Katja.

Szomorú napok voltak. Katja végtelenül hiányzott. Nagyon aggódott miatta, pedig nem is tudta, hova utazott. De akkor történt a vidéki lőszergyárban a titokzatos robbanás, mely egy egész várost lángaborított és oly sok áldozatot követelt.

Katja megváltozva tért vissza. Sápadt volt, ideges és ha szóbakerült a borzalmas katasztrófa, melyről természetesen az egész ország beszélt, könyörögve tette össze kezeit.

— Az Istenért, hagyja már, hiszen meg kell őrülni! Hát nincs már más témánk, mint örökké ez a szerencsétlenség?

Szép szemei megteltek könnyekkel és ő nemcsak elhallgatott, bár lelkét mélyen felkavarta a szörnyű eset, de még a csillagokat is lehozta volna az égről, hogy ismét mosolyogni lássa.

Szentpétery ijedten ugrott fel és gyorsan fizetett. Mosolyogva dorgálta magát.

— Az álmodozásban még elkésem a megbeszélt időt.

Éppen be akart szállni egy taxiba, mikor hátulról egy kéz érintette a vállát.

— Jó, hogy látlak, Sanyi. Ritka vendég lettél minálunk.

A főhadnagy zavartan nyujtotta kezét.

— Szervusz, Pali.

Szerémy Pál miniszteri titkár hűvösen viszonozta a kézfogást.

— Nézd, Palikám, kezdett a védőbeszédbe, mostanában olyan megerőltető szolgálatom van, hogy este holtfáradtan kerülök haza...

A fiatal titkár gúnyosan szakította félbe.

— Nagyon megerőltető lehet egy vörös démon mellett lovagi szolgálatot teljesiteni, elhiszem.

— Pali, hagyd ezt a hangot, — pattant fel méltatlankodva.

— Kérlek, nem akartalak megbántani — udvariaskodott a titkár.

Kis zavart szünet után a főhadnagy kérdezte, de a hangja bizonytalanul csengett.

— Mit csinál, Zsuzsika?

— Téged vár — nyomta meg a szót Szerémy.

A főhadnagy idegesen nézte meg karóráját.

— Bocsáss meg, de sietek... a napokban feljövök hozzátok.

— Csak siess, Sanyi, — bólintott gúnyosan Szerémy — az ilyen nagy hölgyek nem szoktak várni. De egy jótanácsot adnék neked. Nem tisztnek való társaság egy ilyen feltűnő külföldi nő. Édesapám sem nézi jó szemmel.

Szentpétery bosszúsan, némi éllel válaszolt:

— Kérlek, nyugtasd meg a tábornok urat. Mindig tudatában vagyok a kötelességeimnek. Fölösleges erre figyelmeztetni.

Beugrott a várakozó gépkocsiba és elhajtatott.

VI. FEJEZET.

Bűnös kezek.

A nagy repülőgépgyárban lázas ütemben folyt a gyártás. Szériákban készültek az újtípusú bombavetők. Éjjel-nappal felváltott turnusokban dolgoztak a munkások.

Be nem avatott szemnek fel sem tűnt az elfojtott izgalom és idegesség, mely a nagy üvegcsarnokot, műhelyeket és irodákat nyomasztó légkörrel árasztotta el.

Kondorossy ezredes, az üzem vezetője, irodájában tárgyalt két polgári ruhás férfival.

— Uraim, — kezdte — az egyetlen kikö ésem, sőt parancsom, legmesszebbmenő titoktartás az Önök részéről mindarról, amit tőlem hallani fognak. Úgyszintén arról, amit az üzemben látnak és tapasztalnak.

A két férfi beleegyezően bolintott.

— Arról van szó, folytatta az ezredes és gondterhesen ráncolta össze magas homlokát — hogy a gyárban egy idő óta kellemetlen, sőt veszélyes események játszódnak le. Leggyakrabban géprombolások. A már kész gépekből fontos alkatrészek hiányoznak, megfúrják az olajtartályt, meglazítják a csavarokat. A napokban azonban robbanás tör ént a vegyészeti laboratóriumban és két mérnököm súlyosan megsérült.

— A telefonösszeköttetés gyakran ok nélkül megszakad. Ha a hibát keressük, erőszak nyomait találjuk. Rádióm hirtelen nem működik, viszont néha, bár titkos hullámon dolgozik az állomásom, fenyegető üzene eket kapok. Embereim látszólag ok nélkül megbetegednek, öszszeesnek. Suttogó propaganda, szabotázs kisérletek, rémhírterjesztés... amint látják, elég változatos a műsor.

— Itt bűnös kezek dolgoznak. Már többször a legszigorúbb vizsgála ot tartottam, de, sajnos, eredmény nélkül. Edzett öreg katona vagyok, de már nekem is sok. Nyílt harcban szívesen kiállok az ellenség elé, de ettől a vakondokmunkától undorodom.

— Ezért kérettem az urakat. Segítse-



nek. Szabad keze adok. Belátásuk szerint cselekedhetnek és rendelkezhetnek.

A két detektív meghajolt és távozott.

Másnap két új munkás szorgoskodott a nagy műhelyben és gépcsarnokba. Csendesen végezték dolgukat, közben éberen figyelték társukat. Minden este felkeresték Kondorossy ezredest irodájában, de nem volt jelenteni valójuk.

— Napok óta nem történt semmi, ez aggasztó — fordul Kondorossy a detektívekhez. — Megtudták, hogy figyeljük őket, attól tartok, hogy nagyobb akcióra készülnek. Kérem, ügyeljenek még fokozottabban.

Idegesen járt fel és alá a szűk helyiségben.

— Az őrségeket megkettőztettem és állandó riadókészültséget rendeltem el. De nem tudhatjuk, hol az áruló! Valószínűleg minden intézkedésemről már informálva vannak. Szörnyű érzés, hogy így ki vagyunk nekik szolgáltatva.

— Eddig csak előkészületek folytak, úgynevezett ideghábοrú. Igy akarták az embereimet demoralizálni. Hál' Isten, komoly, fegyelmezett munkásaim vannak, ellenállnak minden kísérletnek. De a húrt sem lehet a végletekig feszíteni.

— Tehát munkára fel! Úgy érzem, ütött a nagy óra és végre leverhetjük ez a sötétben bujkáló ellenséget.

Borús, felhős volt az éjszaka. A detektívek mély árnyékba húzódva beszélgettek. Az őrségek elfoglalták helyeiket.

— Kondorossy az előbb már végigjárta az őrségeket, — kezdte az egyik detektív a beszélgetést. — Nálad milyen fegyer van?

— Automatapisztoly és néhány könnyfakasztó bomba. És nálad?

Társa a fal tövébe mutatott.

— A revolveren kívül ez a kis golyószóró. — Elégedetten összemosolyogtak.

A hold kibújt felhőtakarója mögül. Amint sápadt fénye mellett vizsgálták a láthatárt, egy nagy gomolyfelhő mögül váratlanul előbukkant egy hatalmas bombavető. Megdermedtek a meglepetéstől.

— Mi ez, — hördült fel az egyik — megsüketültem, nem hallok motorzúgást, te hallod?

— Nem! — lihegte a másik és bámul'a a közeledő gépet.

— Ez zajtalan motor — kiáltotta. — Látod, a telep felé közeledik, ez támadásra készül!

— Mi történt az őrséggel — kérdezte hirtelen — ott a légelhárító ágyúnál az előbb még állt két ember, hova lettek? Odaosontak. Eszméletlenül feküdt az őrség a földön.

— Pontosan dolgoznak az átkozottak, — csikorgatta fogait — azt hiszem, a többinél, sőt bent is ugyanez lesz a helyzet. Mit tegyünk?

Az óriási bombázó lassan ereszkedett lejjebb. Kísérteties volt, ahogy zajtalanul lebegett. Néhány pillanat mulva a telep fölé ért, fehér pontok váltak le róla és szálltak a gyártelep fölé.

— Ejtőernyősök — állapította meg nyugodtan a társa, a közvetlen veszély visszaadta hidegvérüket.

Az alászállók már csak néhány méternyire voltak a földtől, mikor az egyik detektív megrántotta a légvédelmi sziréna fogantyúját. Üvöltő, bömbölő vészjel bődült bele az éjszakába.

Ekkor érték földre az első támadók. Még az ernyőt sem tudták leoldani. a két bátor férfi könnyfakasztó bombákkal már ártalmatlanná tette őket. Ekkor ért oda futólépésben a belső őrség, élén Kondorossy ezredessel. Látva a helyzetet, új embereke vezényelt a légelhárítók mellé és megindította a támadást az ellenséges gép ellen.

Két vadászgép emelkedett fel a gyár melletti repülőtérről.

— Lőjjetek a bombavető elé, menekülni akar, ne hagyjátok — harsogott az ezredes vezényszava.

A két vadász közben elérte a nagy gépet.

— Bomba! — ordította valaki.

Fekete pont suhant alá és mély tölcsért tépett a repülőtér területén. A gyártelepek ablakai csörömpölve hullottak a földre.

Az ezredes néhány mérnökkel figyelte a kialakuló légi harcot.

— Leszállásra akarják kényszeríteni — örvendezett. — Jól van fiúk! Ez lenne a teljesítmény.

— Ezredes úr, képzelje, a zajnélküli motor! Korszakalkotó találmány, új alapokra helyezi a modern hadviselést.

Közben a két vadász hatalmas ellenfele fölé repült, mit sem törődve a rájuk zúdított gyilkos gépfegyvertűzzel. Hevesen viszonozták a tüzelést.

A földön beszüntették az ágyúzást, nehogy saját gépet érjen a találat.

— Sikerült, sikerült — ujjongtak, mikor a nehéz bombázó lassan ereszkedni kezdett a repülőtérre.

A két vadász fölötte keringett, nehogy valami nem várt csellel kiszabadíthassa őket. Ez volt a szerencséjük. Mert amikor a bombavető földet ért, irtózatos dörrenés rázta meg a földet. A legtávolabb állók is földre zuhantak. Épületek dőltek össze. Sűrű, fojtott füstfelhő gomolygott ott, ahol a gép landolt.

Emeletmagas lángnyelvek csaptak fel, újabb és újabb robbanások igazolták az ezredes intézkedéseit.

— Senki se közelítse meg a gépet. A bombarakomány csak most fog robbanni.

Távol a dráma színhelyétől leszállt a két vadászgép. Legénysége futva közeledett.

Lesujtva álltak a mérnökök.

Most már titok marad a zajnélküli motor szerkezete, szomorkodtak.

— Azért robban'tották fel a gépet — heveskedett egy másik.

— Életük árán óvták meg a titkot — szólt csendesen a harmadik.

Már derengett a hajnal, mikor a rend újra helyreállt a gyártelepen.

Az ellenséges gép porráégett, menteni már nem lehe'ett. Ápolás alá vették az ejtőernyősöket és türelmetlenül várták a vallomásukat, mely sok érdekes adatot ígért. Az elkábított őrséget súlyos állapotban szállí tották kórházba.

Az irodában fogadta Kondorossy a két detektívet, melegen megszorította a kezüket.

— Köszönöm, ez derekas munka volt, katonának is becsületére vált volna. Remélem, jó lecke volt ellenfelünknek, bár nem hiszem, hogy felhagyna aljas aknamunkájával.

— Majd attól is elvesszük a kedvét, mosolyogtak bizalommal és visszatértek munkahelyükre.

A repülőknek néhány nap mulva nagy ünnepi bankettet rendeztek. Sok pohárköszöntő hangzott el, mert akkor



már ott csillogott mellükön legfőbb hadurunk elismerése, a vitézségi érem.

VII. FEJEZET.

Titkos megbízás.

Katja Myrov a megbeszélt kékesi kirándulásra készülődött, mikor csengetett a telefon. Görcsösen megragadta a hallgatót és sápadtan figyelt az ismert, gyűlölt hangra.

— Halló... halló Kosmos!

— Itt X. 77 — suttogta a választ.

— Még nem telt le a szabadságod, mégis fontos megbízásom van a számodra. Te tudod ezt legjobban elvégezni. Figyelj! Szentpétery főhadnagy ma délelőtt részünkre rendkívül értékes iratokat visz gépén az egyik városba. Te ezt meg fogod akadályozni, ha kell, erőszakkal. Értetted? A repülőtéren várlak. Bármikor érkezel, rögtön startol a gép.

Katja felnyögött tehetetlenségében.

— Ne ellenkezz — csapott le élesen a hang. — Tudod, hogy a hatalmamban vagy! Ha nem engedelmeskedsz, nem hagyod el élve a várost!

Az asszony összeroskadt. Meg kell tennem. Nem magamért. Mit ér az én nyomorult életem! Csak Péterkéért, az én kicsi fiamért. Ő érte kell élnem, neki gyüjtöm a bűnös pénzt, melyhez annyi vér, könny és átok tapad. Felegyenesedett.

Mit csináljak? Nem akarok Sanyinak bánatot és fájdalmat okozni. Hiszen szeretem. Könnyek csillogtak a szemében. Miért éppen neki kell az okmányokat vinni? Ha más vinné, olyan könnyű lenne a feladatom. De hiába töprengek. Meg kell tenni. Nincs más választás. A gyermekem az első.

Hát akkor kezdjük az előkészületeket. A szekrényből kis üvegtokot vett elő és a zsebébe rejtette. Lázas mozdulatokkal csomagolni kezdett. Pillanatok alatt teledobálta a bőröndöket. Csak a kis krokodiltáskát hagyta az asztalon. Azután csengetett.

— Telefonértesítést kaptam — szólt a belépő szobalányhoz. — Félóra mulva utazom. Vitesse le a poggyászomat és küldesse ki a repülőtérre. A számlámat állítsák össze. Nemsokára lejövök.

VIII. FEJEZET.

A merénylet.

Kilépett az erkélyre és sokáig nézett a kékpárás budai hegyekre. Ujjait görcsösen összekulcsolta, teste vonaglott lelki kínjától. Igy állt gyötrő gondolatokba merülve. Kemény lelki harcot vívott, de gyáva volt, elbukott.

Távoli óraütés rezzentette fel. Ijedten eszmélt rá, hogy a főhadnagy rövid idő mulva megérkezik. Mélyet sóhajtott és megfordult, hogy visszalépjen szobájába. Akkor vette észre a szomszédos erkélyen álló férfit, aki mereven figyelte eddig minden mozdulatát. Az ismeretlen áthajolt a korláton.

(Folytatása következik.)

SZAPORODIK A BESZKÁRT REPÜLŐK GÉPÁLLOMÁNYA



Dr. Perczel György vezérigazgató Kovács Sándor főoktató társaságában próbálja ki az új gépet

A Beszkárt Sportrepülő Szakosztályának négy egységből álló gépparkját egy ötödik géppel, a Klemm 35. D. típusú, kétüléses zárt kabinos géppel egészítette ki. A gép szárnyon repült Budapestre a böblingeni Klemm repülőgépgyárból. A budaörsi repülőtérre való megérkezésekor a Beszkárt vezérigazgatója, bonyhádi Perczell György dr. is megszemlélte a gépet és nagy elismeréssel nyilatkozott úgy a gép felszereléséről, mint kiváló repülőtulajdonságairól. Hosszabb repülőutat is tett a géppel és a sajtó képviselői előtt örömének adott kifejezést, hogy a Beszkárt Sportrepülő Szakosztálya egy új géppel gyarapodott és ezen keresztül a magyar sportrepülés egy új típusú géppel gazdagabb lett. A gép felszerelésénél fogva *vakrepülésre is alkalmas* és ezáltal a szakosztály tagjainak régi vágya teljesült, hogy legalább a vakrepülés nehéz tudományába is alkalmuk nyílik belekóstolni.

A gép első útja a magyar sportrepülés egyik nagy eseményébe való bekapcsolódás volt, amikor a VII. Balatoni Sporthéttel kapcsolatos repülőbemutatóra Balatonkilitire repült. Az ott megjelent nagyszámú szakértő előtt a gép nagy tetszést aratott.

A Kl. 35. D. típusú sárkány egy HM. 504. a. 2. 100 lóerős Hirthmotorral van felszerelve, legnagyobb sebessége 205 km/ó. Utazósebessége pedig 185 km/ó. Benzinkészlete 3.5 órai repülést biztosít.



AMÍG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

Pihenő a pécsi kereteknél. Bődy főoktató, oktatói társaságában

II.

A Sajtókamara repülőosztályának négy ujságíró-tagja motoros repülést tanult a Repülőalap kiképzőkereteinél. Az egyik ujságíró-repülő, *László* István, a MTI belső munkatársa így írja meg kiképzésének történetét:

Hajnali 5 óra. Ébresztő. Az ötésfélszáz méter magas Misinatető kilátótornya már napfényben úszik. Itt lenn a mecsekalji repülőtéren még kékesszürke ködfoszlányok terpeszkednek, amikor a kiképzőkeret naposa ébresztőt csinál. A lószőrderékaljas ágyakban megmozdul az élet. Ásítás, nyujtózkodás, majd igen jellegzetes mozdulat következik: a szőke és barna fejek mind az ablak felé fordulnak. Nézik a fiúk, milyen az idő. Nem »kukacos«-e, lehet-e repülni. Mind megnyugszik, látva, hogy az időjárás kedvező. Egy-kettőre cipőt, nadrágot ránt mindenki. Sietünk kifelé a repülőgépszín elé reggeli tornára.

A keleti látóhatáron a város árnyképét pingálja a nap. Most számunkra is látható sugarai végigsimogatják a templomok tornyát, a repülőtér gyöngyharmatos fűfelületét, majd a kifutó betónlapjain közben már tornára felállt repülőnövendékek erőtől duzzadó fiatal izmait. Mennyi szilaj féktelenség, mennyi őserő. A jövő repülőnemzedékének nagy ígéretei.

Torna — reggeli

A húszperces torna gyakorlatait a kerethez beosztott orvos-főhadnagy állította össze szakavatott kezekkel és az ő pattogó vezényszavaira azután megmozdulnak az izmok. Változatosabbnál változatosabb, tehát a test minden izmát működtető gyakorlatok után párperces futás következik, amelynek végcélja a körlet. Szobarend, mosdás, előkészületek a reggelihez. Az étkezőben párolgó, meleg kávé, nagy karéj kenyér várja a fiúkat. A reggeli villámgyors eltüntetése után újból a hangár előtti térségen gyülekezünk. A makárhegyalji fészkek gondtalan lakóit motorduruzsolás ébreszti, szépen kiigazodva egymás mellett állanak a derék iskolagépek, légcsavarjuk őrjöngve kavarja a friss hajnali levegőt. Mótorpróba!

Ima — kivonulás

Közben kétsoros vonalban feláll a keret.

— Vigyázz! Jobbra nézz!

A hangár mélyéből elősiető *Bődy* főoktatónak beadják a jelentést, majd »Imához!« vezényszó után egyszerre surrannak a repülősapkához a kezek. Az árbocon lassan, méltóságteljesen kúszik fel a háromszínű zászló.

— Imától! Oszolj! — hangzik a vezényszó, majd a kihallgatás áll össze. Szolgálat, kérelmek, hébehóba rendelés.

A félórával ezelőtt még semmivel sem törődő szélzsák feladata fontosságának tudatában a reggeli szél ösztönzésére vidáman imbolyogva, fáradhatatlanul mutatja a szélirányt. Véleményének megkérdezése után kivonulunk a starthelyre, ahová a berepült gépek is egymás után begördülnek.

Szárnypróbálgatás

Bődy Vili magához int. Összetett zoknikkal hallgatom végig parádés hasonlatokkal fűszerezett, rövid, szakszerű előadását, hogyan kell a gépet a látóhatáron tartani és mi az iránytartás lényege. Beülünk a gépbe és egy-két perc mulva már a Kovács-telep házai fölött húzunk el. A botkormányt, már az elindulás pillanata óta kezemben tartottam — persze parancsnokom adott bele életet. Simán, egyenletesen repülünk. Nézem a kissé még párás látóhatárt. Egyszer csak az első ülés szélfogóján két, kézzel bélelt bőrkesztyűt pillantok meg, jeléül annak, hogy egyedül vezetek — azaz, jobban mondva, vezetnék. Az első lépéseket tevő kisgyermek biztonságához hasonlóan repülök, telve aggódással, mikor esek orra. Eleinte ugyan hagytam a jó Bückert magától repülni, — mert rövidebb ideig, ha jól kiegyensúlyozták, azt is tud — úgy láttam azonban, hogy a derék jószág únta a dolgot és ekkor nyúltam bele elsőízben kissé tevőlegesen a kormányba. Mozdulataim bizony durvák voltak, pedig mint gyorsíró, finom- és könnyűkezűnek gondoltam magamat. Itt jelentkezett az első számú meglepetés: mily érzékeny, a legkisebb mozdulatra is nyomban reagáló ez a gép. Közben-közben fejhallgatómon keresztül hallottam főoktatóm, nyugalmat kölcsönző megjegyzéseit, amelyekkel első szárnypróbálgatásaimat kísérte:

— Ne oly durván! Lógsz balra! Finomabban, Pista! Még finomabban! A látóhatárt figyeld!

Erősen bizonytalankodva kíséreltem meg utasításait megfogadni. Repülőérzékem hiányos voltáért a rám ásító műszerfaltól próbáltam segítséget kérni. A külvilágnak fittyet hányva néztem az előttem mozgolódó mütyürkéket. Ennek aztán mindjárt meg is lett az eredménye: parancsnokom érdeklődött:

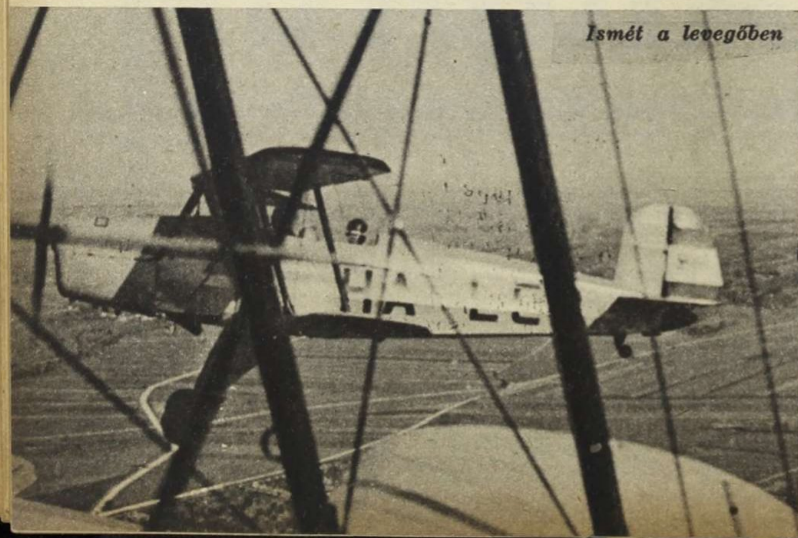
— Mi az, elaludtál? Lefelé megyünk!

Tény, hogy nem aludtam, de tény az is, hogy a külvilág sem túlságosan kötötte le figyelmemet. Ekkor jöttem rá arra, mily nagy jelentősége van a repülésben a szüntelen figyelemmegoszlásnak a műszerek és a külvilág között.

Mikor a gépet már jól tudtam a látóhatáron tartani és irányt tartva, megfelelően ment a repülés, a forduló megtanulására került a sor.

Fordulózás

Bődy Vili jó párszor megmutatta, mi fán terem és hogyan is fest az a forduló (persze az enyhe). Először aztán hol sok lábat használtam, hol a csűrővel, hol pedig a magassági kormánnyal volt baj. Jó pár felszállásba került,



Ismét a levegőben



A napi munka után hazafelé gurulnak a madarak

míg rendesen végig tudtam húzni a gép orrát a látóhatáron. A jó öreg Mecsek itt egy kicsit ugyan megtréfált. 360 fokos forduló esetén a sebességmérő tiltakozásával mitsem törődve, a hegy oromvonalán húztam végig a gépet. Olyan is volt. Igy jöttem rá arra, hogy a jó fordulót nemcsak látással kell érzékelni, hanem mással is.

Elmélet

Az istenek egyébként kegyesek voltak hozzánk. Sok napon át kitűnő repülőidővel szerencséltettek bennünket. Egy napon azonban, mindannyiunk legőszintébb bánatára, rossz időre ébredtünk. A mecseki szél esőterhes felhőket kergetett maga előtt és kisvártatva vigasztalan egyhangúsággal megeredt, a lábon álló termés szempontjából oly fontos, de az iskolarepülést lehetetlenné tevő eső. A pécsi keretnél meghonosodott szokás szerint szép időben nadrágrepedésig repültünk, ha rossz volt az idő és fedél alá kényszerültünk, az elméleti oktatás órája ütött. Időjárástan, gyakorlati szabályzat, sárkánytan, navigáció és mótortan szerepelt a gazdag műsoron, főoktatóm, továbbá *Körmendy* Vladimir, *Mráz* Gyula és *Tomacsek* mester élvezetes előadásában. Sorra megismertük a cyrrus-felhő, a függelem, az áramvonalszelvény, a légi tájékozódás, a különböző fúvókák, a fránya porlasztó, a gyujtómágnes, a főtengely és a jó Isten tudná felsorolni minek a mibenlétjét. Érdekes, hasznos, a mindennapi életben százszor használható gyakorlati ismeretekre tettünk szert.

Szép volt az elmélet, szép. De valamennyien titokban mégis az eget kémleltük, mikor jön már az a várvavárt jó idő, amikor beleülhetünk jó gépeinkbe, érezhetjük a bekötő hevederek ölelését, gépünk remegését. Mert, aki egyszer maga előtt érezte a mótor szívdobogását és látta a napsütésben ezüstkoronggá öszeolvadó légcsavart, az egy életre szólóan egybekapcsolódott a repülés ügyével, ezzel a szent, nagy szenvedéllyel.


Jó a szélirány...

TALÁLÓS KÉRDÉS!



— Miért forog ott fenn oly eszeveszettül az a gép?
— A pilótája orvosságot vett be és elfelejtette használat előtt felrázni.

KIS HIREK

A kesztölci kis leventéről, Hertlik Feriről megírták a lapok, hogy légoltalmi szolgálat közben hősi halált halt. Kesztölcön ugyanis nagy zivatar támadt, miközben a leventék a templom tornyában szolgálatot teljesítettek. Ekkor váratlanul villámcsapás érte a tornyot és míg a kis levente társai könnyebb sérülésekkel megmenekültek, Hertlik Ferenc olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a villámcsapást követő néhány perc múlva meghalt. Tisztelettel adózunk a 15 éves kis levente emlékének, akinek hősi példája minden magyar ifjú épülésére szolgálhat.

Kassán október hó folyamán a Turul Szövetség repülő filmmatinét rendez. A filmmatiné pontos idejét és műsorát lapunk legközelebbi számában közöljük.

A cserkészrepülők őszi vitorlázó kiképzése megkezdődött a Hármashatarhegyen. Kiképzésre még jelentkezhetnek azok, akik 1924, 25, 26 években születtek. Akiknek érvényes repülési naplójuk van, vasárnap reggel jelentkezzenek naplójukkal együtt a felső hangárnál 8 órakor. A kiképzés teljesen díjtalan, jelentkezni lehet a cserkészrepülőknél (V., Nagy Sándor-utca 6.).

A főváros a ferihegyi repülőtérhez vezető utat kiépítteti és erre a célra *ötmillió pengő törlesztéses kölcsönt* vesz fel a MABI-tól. A repülőtérre vezető útvonal — a tervek szerint — 241 méter hosszú hídon halad át.

Hegyeshalomtól Győrig szájról szájra járt a legenda, hogy Magyaróvárott *ejtőernyősök szállottak le* egyik éjszaka orosz gépekről. A legenda azonban reggelre elenyészedett abban a valóságban, hogy az elcsatolt területen lévő szerb fogolytáborból *néhány hadifogoly megszökött.* A rémlátókon aztán sokat neve tek, mert az ejtőernyősöknek vélt hadifoglyokat csendőrségünk még délre kézre is kerítette.

A nagyvállalatok vezetői és alkalmazottai egyre fokozottabban érdeklődnek a repülés iránt. Itt is, ott is tárgyalások folynak, hogy egy-egy vállalat a saját keretében repülőegyesületet alakítson. Ilyen legújabb egyesületi szervezés folyik most a *Hitelbanknál* és a *Hofherr-gépgyárban* is. Örömmel üdvözöljük az új törekvéseket.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Többeknek. A Viktória-jelvények most készülnek. Lapunk következő számában közölni fogjuk a jelvények árát. A megrendelők szíves türelmét kérjük. — **G. Zita.** Levél megy. Majd írunk is hírükről.

Gönczi fiú. Az illetőt nem ismerjük és így a képről nem állapíthatjuk meg, hogy ki ő. Százada most a fronton van, akik pedig itthon vannak, azok az említett urat személyesen nem ismerik. — **Vásárló.** Gondoskodtunk már, hogy a pesti árusítással egyidőben vidéken is árusításra kerülhessen a Magyar Szárnyak. Mindenesetre mi is megkülönböztetjük azt a barátunkat, aki előlegezi a bizalmat és nemcsak alkalomszerűen szegődik zászlónk alá. Előlegező barátunknak számít az, aki előfizetőnk. Legyen nyugodt, az előlegezett bizalomra minden bizonnyal érdemesek is leszünk.

Pistike, 10. Szeretettel üdvözlünk és mielőbbi gyógyulást kívánunk. — **K. Titusz.** Megfeledkezett rólunk? Irjon! — **P. mérnök, Moson.** Régen nem hallottunk rólad. Mi ujság nálatok? A matiné óta semmit sem írtatok. Várjuk már munkátokról szóló beszámolótokat. — **G. László.** Hivatkozása lapunk 38. oldalára történt. Minthogy lapunk csak 32 oldalas, nem értjük kérdését.

KÉRJÜK ELŐFIZETŐINKET, HOGY CÍMVÁLTOZÁS, VAGY MÁS REKLAMÁCIÓ ESETÉN NEVÜK ELÉ OKVETLENÜL IRJÁK TÖRZSSZÁMUKAT.

A törzsszám a lap címszalagján van.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A *Magyar Optikai Művek Rt.* 1940. üzletévi mérlege összesen 319.644.86 pengő nyereséget mutat.

Dunántúli Selyemszövőgyár Rt.-ra változtatta nevét a nagymultú Trebitsch S. és Fiai Selyemárugyár Rt. A vállalatnak Sopronban van a gyártelepe, ahol sok munkást foglalkoztat.

Erdélyi Vegyiipar Rt. cég alatt 300.000 pengő alaptőkével vállalat alakult vegyipari nyersanyagok és félkészárúk vételére, eladására, ipari feldolgozására, exportjára és importjára, valamint új gyártási eljárások kidolgozására és ipari alkalmazására.

A Fa- és Szénkiskereskedők Egyesületét a kereskedelmi miniszter feloszlatta.

A *Péti Nitrogénművek Rt.* igazgatósága a pétfürdői gyártelep mellett alapított telepes faluban római katolikus temploma felszentelési ünnepélyét október 12-én, vasárnap délelőtt tíz órakor tartják meg.

A *Danubia Általános Biztosító Rt.* igazgatósága a magyarországi fiókügyvezetést teljesen átszervezte.

A Bosch-vállalatoknál több mint 50 éve szokássá vált, hogy az alapító tiszteletére évente üzleti kirándulást rendeznek, amelyen a cég összes alkalmazottai és munkásai valóságos családi együttlétben ünneplik Bosch-apót. Ilyenkor a vállalat fizeti az összes kiadásokat, sőt megtéríti munkásainak erre a napra eső munkabérét. Az idei jelentős évforduló ünnepléséhez, midőn Bosch Róbert már 80-ik életévét tölti be, a Bosch Róbert Kft. budapesti fióktelepe is nagy lelkesedéssel csatlakozott és a jubileumi üzleti kirándulás miatt szeptember 23-án teljes üzemszünetet tartott.

A *Magyar Gabonakereskedelmi Rt.* szeptember 29-én tartotta évi rendes közgyűlését.

Az *Európai Áru- és Poggyászbiztosító Rt.* október 4-re újabb közgyűlést hívott össze. Az eredményszámla szerint a vállalat saját számláján megtartott díjak — a viszontbiztosított rész levonása után — az előző évi 193.511 pengőről 176.608 pengőre csökkentek ugyan, a kedvező árviszonyok azonban az üzleti eredményeket megjavították.

Szójabab Feldolgozó Rt. cég alatt szójababfeldolgozásra részvénytársaság alakult Budapest székhellyel 150.000 pengő alaptőkével. A részvénytársaság igazgatósági tagjai lettek Schüller Ferenc, Rainer Ferenc és Benedek László.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ
★
MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.
★
Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

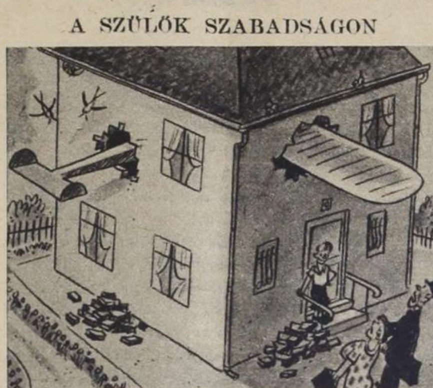
REPÜLŐHUMOR

RIADÓ



a repülőtéren

A SZÜLŐK SZABADSÁGON



(Büszkén): — A nagyobbik modelt építettem meg.

SZABADALOM



az új »leszállófék«

KISÉRLET



— Ebből láthatják, uraim, milyen tökéletes az új szárnyprofilom.

EJTŐERNYŐSKIKÉPZÉS A RAF-NÁL



— »Ha ugrást vezénylek, mindenki meglöki az előtte állót.

KÉTSÉGEK KÖZÖTT



— Nem értem, szólt-e, hogy kikapcsolni!

96.990. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.